EDITORIAL ABRIL

MARZO

PARABRISAS

Nro. 40 REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO 1964

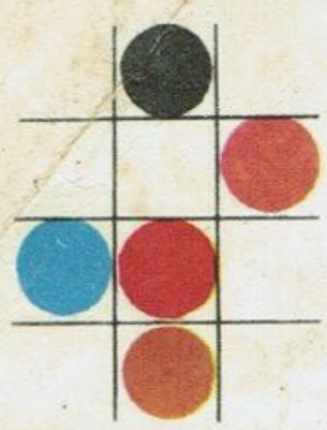
Eduardo Alberto Amarna

Automóviles 1964

¡EXTRA!

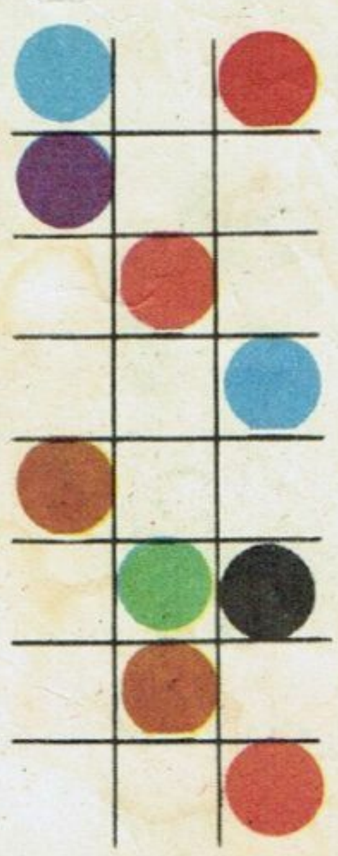
$ 50.-
En Uruguay
$ ur. 8.-

https://argentoteca.blogspot.com



COLOR en el *Valiant II*

Hay un mundo de colores en el VALIANT II... desde el sobrio tono azul o negro, el brillante rojo o verde... el suave celeste... el gris... o el admirado blanco marfil... Todos en maravillosas combinaciones con refinados tapizados.
Un mundo de colores y de buen gusto! y además... Nuevo Motor 137 HP., inclinado. Caja de tres velocidades y marcha atrás. Suspensión por barras de torsión y rótulas esféricas. Sólida construcción Unibody.



Producido por:

FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A.

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores

Fernández · Baliza

https://argentoteca.blogspot.com

La calidad de sus tabacos y la calidad de su elaboración, sumadas a su especial tamaño, hacen de **Jockey Club King Size** —Súper largos— los rubios con filtro de **calidad internacional.**

Jockey Club "KING SIZE"*

* **SUPER LARGOS**

NOBLEZA

COMPAÑIA NOBLEZA DE TABACOS S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

SERVICIO AUTORIZADO
DI TELLA 1500
ROVETTA y Cía.
Mecánica general
Electricidad
Alineación-Chapa
Pintura-Tapizados
y Repuestos
Av. Maipú 1028 - Tel. 791-0807
VICENTE LOPEZ

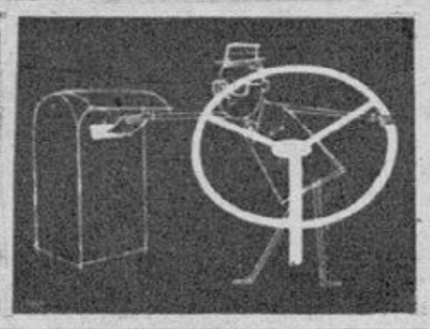
RENAULT
DAUPHINE
GORDINI
30 % al contado
y saldo hasta
30 meses
IKA
DISTRICAR S.A.
DIAZ VELEZ 5228 Tel. 89-3641
Abierto hasta las 22 horas

COCHES USADOS
0 Km.
MAS GARANTIA DE
ANGEL PASCUALI
S. de C. e I.
EN AUTOMOVILES
VICENTE LOPEZ
FACILIDADES - PERMUTAS
RECIBIMOS SU COCHE.
PARA LA VENTA
SIN GASTOS
AVDA. MAIPU 1177
VICENTE LOPEZ

PARA AVISOS EN ESTA SECCION LLAME
797-4228 - 797-4029 791-0487 791-2215

CORREO PARABRISAS

Paseo Colón 524, 7º piso, C.Federal.



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Paseo Colón 524, 7º piso, C. Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente PARABRISAS ampliará su servicio de correo para satisfacer mayor cantidad de solicitudes.

ROAD TEST EN EL LIMBO

1) *¿Para cuántas personas es el Isard 400? ¿Dónde puede conseguirse?*

2) *¿Por qué no incorporan el Sunbeam-Talbot y el Sunbeam-Alpine a la lista de precios de coches usados? ¿Y el Bambi y la Cisitalia? ¿Dónde pueden conseguirse éstos?*

3) *En la tapa del número 35 figuran anuncios de los Road Test de De Carlo y Volkswagen 1200. Sin embargo, el último no figura...*

4) *¿Dónde pueden conseguirse el Morris 8, el Henry J, y el N.S.U. Sportprinz?*

5) *¿Qué H.P., c.c., consumo y capacidad tiene el N. S. U. Sportprinz? ¿Dónde se consigue?*

6) *¿Testearán algún Porsche? ¿Hay venta organizada de este automóvil?*

7) *¿Qué marca es el auto que aparece en la foto superior de la pág. 60 de PARABRISAS 35?*

8) *¿Cuánto cuesta el Volkswagen 51? ¿Hay modelos anteriores?*

9) *Hace unos diez años IAME (ahora DINFIA) fabricó un automóvil en Córdoba. ¿Cómo se llamaba? ¿Detalles? ¿Puede conseguirse alguno?* - JOSÉ LUIS CORTÍ, s/dirección.

Nuestro lector habla de "dónde conseguirlos" como si hubiera agencias especializadas en vender determinadas marcas de coches usados. Adquiriendo cualquier diario matutino, especialmente "La Prensa" y "Clarín", puede escogerse entre centenares de autos usados de todo tipo.

Ya hemos explicado el *modus operandi* de nuestra sección "Precios"; los coches no se incluyen ni se excluyen, sino que los precios se reflejan a medida que se obtengan cotizaciones para ese modelo. Además, de Sunbeam Alpine hay dos o tres en el país, a lo sumo.

El Road Test del Volkswagen 1200 se levantó a último momento por falta de espacio y ya la tapa estaba impresa. Salió en el Nº 37.

El N.S.U. Sportprinz tiene 586 c.c. y 34 H.P.; caben dos personas y hay un reducido espacio trasero. Lo mismo vale para los Isard 300 y 400. Difícilmente testeemos un Porsche; no hay venta organizada. IAME fabricó dos tipos de coche, el "Porsche-Institec" con carrocería plástica y un motor Porsche de 1.500 c.c. y 55 H.P., con tracción delantera, y la chatita entonces denominada "Justicialista", con motor de dos tiempos y dos cilindros, y 700 c.c., 24 H.P., muy similar al D.K.W. alemán del tipo 37-39.

El auto de la foto es un Goliath. La marca perteneció al desaparecido imperio de Carl Borgward y, por lo tanto, ya no se fabrica más.

No hay Volkswagen anteriores a 1951.

LA SALLE 38

¿Pueden darme datos de cilindrada, luces de válvulas, potencia, capacidad de tanque, etc...? - WALTER MIGUÉLEZ, Capital Federal.

La cilindrada es de 3,2 litros y al tener botadores hidráulicos, las válvulas no necesitan regulación. No tenemos los otros datos que Ud. solicita.

TOPES Y TOPETAZOS

1) *¿Cuál es la velocidad-tope de los Peugeot, 403 y 404, sin modificar?*

2) *¿Por qué el Rambler nuevo tiene el paragolpe tan pegado a la carrocería? ¿Cuál es su velocidad máxima?* - RODOLFO CUESTAS HERRERA, Catamarca.

Según la fábrica, un "buen" 403 puede desarrollar 140 y un "buen" 404, 145. Las unidades

PEUGEOT
A 900 MTS.
De la Av. Gral. Paz
en... Av. del Libertador
960 • VICENTE LOPEZ
Encontrará la más
correcta cotización por
su coche usado y podrá
elegir... cómodamente...
SU PEUGEOT
y pagarlo en 24 MESES con 1% de interés
UNIDADES USADAS DE TODAS LAS MARCAS PROVENIENTES DE CAMBIO CON GARANTIA
Le conviene hacer una visita a
LASTRA
AUTOMOTORES
CONCESIONARIOS OFICIALES

PRESTAMOS Y FINANCIACIONES
10 a 30 MESES
Sobre automotores nuevos y usados, interés a convenir
Gestoría prendaria, patentamientos; cobranzas, ejecuciones, seguros, etc.
MADISON S.A.
Banco Central Nº E 26194/61
Paraná 567 - 2º piso of. 201
de 10 a 19 hs.
Tel. 46-3535/5254 y 40-3338

FARO motor S.A.
EN LA
LUCILA
Entre en su
coche usado
y salga
en un
DKW
AUTO UNION
1963
0 Km.
AMPLIA FINANCIACION
FARO motor S.A.
Av. del Libertador 3799
Tel. 797-0883 795-1229
LA LUCILA

https://argentoteca.blogspot.com

de ambos tipos que nosotros testeamos ya estaban castigadas y no rindieron tanto, pero tampoco estaban muy abajo. También hay diferencias entre coche y coche; usted puede probar cien autos aparemente iguales y encontrar que no hay dos que tengan exactamente la misma velocidad máxima.

2) Es una cuestión de estilización, que para nosotros es un error bastante grande. Máxime desde el momento en que parece haber quedado en aguas de borraja la útil campaña iniciada por la Municipalidad de Buenos Aires en pro de una normalización de alturas de paragolpes.

No conocemos su velocidad máxima..., pero pronto creemos poder contestar esa pregunta.

HANSEATICAS

Estoy interesado en adquirir un Hansa 1100 y recurro a Uds. ante las opiniones diversas que he recogido... La cotización es baja y se pueden comprar con pocos kilómetros recorridos.

¿Traerá problemas mecánicos el hecho de que el coche tenga dos carburadores? ¿No será muy complicado el motor? ¿Su mantenimiento estará fuera del alcance del propietario particular?

Dado lo pequeño de su rodado ¿la suspensión resistirá nuestras "bachicalles"?

Me han dicho además, que es exactamente igual al Borgward; es más, me aseguraron que es un Borgward con otra carrocería... - MIGUEL MASTROBERTI, Capital Federal.

A nosotros nos irrita profundamente la tranquilidad con que la gente dice cosas, desorientando a quienes equivocadamente recurren a ellos en busca de información o consejos. El que informó a nuestro lector que el Hansa no es más que un borgward con otra carrocería, erró el tiro, puesto que no hay similitud mecánica entre los dos coches; el Borgward tiene los cilindros en línea, 1.500 c.c. y tracción a las ruedas traseras, mientras que el Hansa tiene los cilindros horizontales, 1.100 c.c. y la tracción delantera. Más distinto, imposible.

El Hansa se cotiza bajo porque la fábrica no existe más y, por lo tanto, los compradores sienten lógica incertidumbre en cuanto a repuestos. En la calle Bulnes 1596, de Capital, existe un taller especializado en Hansa, a quien Ud. puede consultar sobre disponibilidad de repuestos y service.

Con dos carburadores, puede haber un ocasional problema en su sincronización, pero no por eso tiene que ser más complicado el resto del motor.

No tenemos ninguna experiencia del auto. Por lo tanto nada podemos opinar sobre su suspensión.

DI TELLA

Me refiero al Di Tella 1500 que Uds. testearon...; debe haber sido una unidad muy maltratada. Con Velocímetros corregidos, he logrado estas velocidades con una unidad de esta marca: 37,6 km/hora en 1ª, 72,3 km/hora en 2ª, 108,0 km/hora en 3ª, 133,9 km/hora en cuarta.

¿Por qué es que el velocímetro del Dauphine empieza a marcar en 10 km/hora y no en cero? - "GALLEGO", Ayacucho, P.B.A.

134 (virtuales) nos porece mucho para un Di Tella. Quisiéramos saber más detalles sobre el velocímetro "corregido" y si las pruebas de velocidad se efectuaron como las hacemos nosotros, v.g. varias corridas en sentidos alternativos.

El Dauphine no es el único coche cuyo velocímetro no tiene "0". Algunos empiezan en 20. Lo que ocurre es que no solamente la gente tiene escaso interés en andar a menos de 20, sino que además, a muy baja velocidad los velocímetros tienden a funcionar mal por inercia propia de su mecanismo. Vale decir, hasta que no cobran cierto impulso, su lectura no es real. (Frecuentemente tienen errores también a velocidades más altas, pero el problema es en este caso de falta de ajuste y no de inercia.)

AUTO STOP

¿Cómo para más rápidamente un automóvil: con las cuatro ruedas bloqueadas o cuando ha dado el máximo de frenado sin llegar a que arrastren las ruedas? - MARIO y ALBERTO, Córdoba.

Pruebas de laboratorio y de pista coinciden en sus resultados: el máximo de frenaje se logra en los instantes previos a que la rueda se bloquea. Si se expresara en un gráfico, una curva de desaceleración llegaría a un valor máximo para descender súbitamente en el momento en que las ruedas empiezan a bloquearse.

Es por eso que se usan en aviación unidades "antibloqueo" que, en el momento en que las ruedas tienden a detener su giro abruptamente (señal de haberse bloqueado), aflojan momentáneamente el freno. De esta forma se logra siempre un frenaje máximo.

En automovilismo, se ha usado uno de estos sistemas antibloqueo (el "Maxaret" de Dunlop) en un auto de carrera, el Ferguson Grand Prix de trac-

EL NUEVO RENAULT, TIENE...
CINCO PUERTAS
Y SIETE VIDAS!

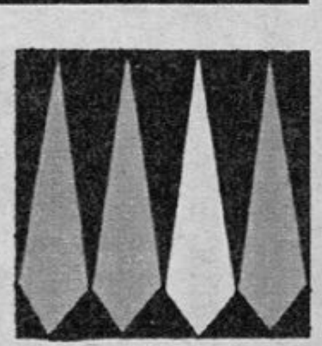
4L
RENAULT

- TRACCION DELANTERA
- SUSPENSION INDEPENDIENTE EN LAS CUATRO RUEDAS
- ASIENTOS DESMONTABLES
- MOTOR SUPER POTENTE

LLEVESELO HOY MISMO!

$ 8.990 POR MES Y PEQUEÑO ANTICIPO

PEÑA S.A.
CONCESIONARIO OFICIAL
AV. SAN MARTIN 5702



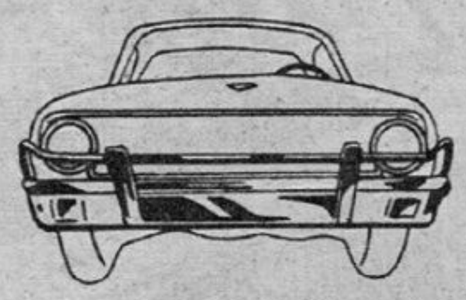
- ABIERTO LOS DOMINGOS

https://argentoteca.blogspot.com

taller especializado
ISARD
• MECANICA
• IMPO TACION
• REPUESTOS
• MANTENIMIENTO
• EQUIPOS ESPECIALES DE CARRERA
SALATINO y Cía. S. R. L.
LAS HERAS 3281-82-6788-Bs. As

OSVALDO S.R.L.
CRISTALES DE SEGURIDAD
PLANOS Y CURVADOS
Colizas, perfiles de goma y accesorios
COLOCACION y VENTA
SANTOS DUMONT 4094 - Tel. 54-1036
Bs. As.
Alt. Corrientes 6500

Jujuy 51 S.R.L.
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
JUJUY 51 - BS. AS.
SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRAS DEFENSAS ESPECIALES
NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS
Jgo. de alfombras de goma piso para coches compactos Valiant - Chevrolet - Falcon etc. en diversos colores.
RADIOS - CALEFACTORES
FAROS - BUSCA HUELLAS
BARANDAS - CORTINAS
VISERAS - ALETAS DE VENTILACION - TRABEX
SOPORTES DE PARAGOLPES - TAPIZADOS ETC.



JUJUY 51
(Pza.Once) Bs. Aires
87-8269/88-2864

Por avisos en estas columnas llame:
32-1424/7989

CORREO PARABRISAS

ción a las cuatro ruedas. La idea de usar algún sistema antibloqueo ha sido propuesta muchas veces para automóviles de calle, pero hasta ahora no conocemos ninguna marca que lo haya estandarizado. Desconocemos los motivos (posiblemente costo).

MECANICA LIGERA Y RAPIDA

El año pasado compré un coche usado sin tener el más mínimo conocimiento de mecánica ligera. ¿Pueden recomendarme alguna escuela? En las que yo conozco, los cursos tienen una duración de hasta tres años... CARLOS MANUEL PÉREZ, Argerich 3269, Capital Federal.

¿Alguien puede asesorar al señor Pérez? Cartas directamente a él, por favor, aunque si nos avisan a nosotros, lo vamos a agradecer.

DE CARLO E ISARD

¿Qué diferencia de velocidad hay entre un De Carlo y un Isard? En mi De Carlo quité la chapa de atrás, al portapatente, se curó el problema de explosiones y tironeos. ¿Por qué será? - "FÉLIX", Comodoro Rivadavia, Ch.

Según nuestra experiencia, el De Carlo tiene entre 5 y 10 km/hora más de máxima que el Isard, pero éste es en cambio sustancialmente más económico. No sabemos exactamente a qué atribuir el fenómeno que usted ha observado con la remoción de la chapa trasera. Recientemente hemos sabido que, en atención a nuestro clima predominantemente caluroso, la fábrica B.M.W. ha recomendado retirar esta chapa 15 mm. más lejos de la carrocería

LIBERTAD DE RUEDA

1) ¿Conviene o no usar la rueda libre en el D.K.W? Algunos dicen que su uso es perjudicial para el auto...

2) ¿Qué tipo de bujías usa?

3) ¿Afecta al auto en general el uso de cubiertas barreras?

4) ¿Qué velocidad máxima desarrolla?

5) Una pick-up Chevrolet 61, a pesar de tener solamente 33.000 kilómetros, no pasa de 100 km/hora. Yo diría que puede ser la bomba le pique, ya que el sistema eléctrico funciona perfectamente.

6) ¿Qué diferencias surgen entre el Ford Falcon 1962 y el 1963?

ALBERTO H. LODOS, Cnel. Suárez, P.B.A

SERVICE ESPECIALIZADO
• MECANICA INTEGRAL
• REPUESTOS y ACCESORIOS
Renault
REPUESTOS LEGITIMOS PARA MODELO 1951 (4.c.v.)
SALTA 1160 - T. E. 23-8913

Coloque cintas de frenos sistema BINDING BRAKES vulcanizadas al patin
Casa CIVIL
DISPONEMOS DE PATINES EN CANJE
Taller: EL CANO 3626
RECTIFICAMOS CAMPANAS
Ventas:
Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338
AMPLIO STOCK DE REPUESTOS IKA

EN 1 HORA REPONEMOS RESORTES ROTOS Y MONTAMOS EL NUEVO
TUBO DE SUSPENSION DESARMABLE
EN SU CITROEN 2 CV
REDUZCA GASTO Y PERDIDA DE TIEMPO
Reserve turno a: 50-9676
Organización RECAMB
CUENCA 2379/81 - CAPITAL

ELECTRICIDAD del AUTOMOVIL
MANUEL FRANCO GARCIA e Hijo
ABIERTO SABADO TODO EL DIA
DOMINGO 1/2 DIA
Juan B. ALBERDI 3047 - Cap.
Tel. 61-6431
Sucursal Mar Del Plata: Av. COLON 4123

REPUESTOS y ACCESORIOS legítimos
línea completa para
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
WARNES MICROCOUPES
PALIQUE 482 CAPITAL
Entre Warnes y Parral

https://argentoteca.blogspot.com

DESCUENTO
A MIEMBROS
DE LA ESCUDERIA

LINEA COMPLETA
DE
REPUESTOS LEGITIMOS

ESCUDERIA
PRINCE
CAR

PRINCE CAR
S. R. L.
CONCESIONARIO OFICIAL N.S.U. PRINZ
MONROE 2724/28 - Tel. 73-2116
SERVICE: CONESA 4148 - 70-7462 - Bs. As.

AUTEC S. R. L.
Ofrece para su
DE CARLO

- **TALLERES** exclusivos para De carlo, atendido por mecánicos con experiencia en esta marca desde sus comienzos en el país.
- **GARANTIA** sobre todos los trabajos
- **AUXILIO** buscamos su coche o enviamos auxilio donde ud. nos indique por teléfono.

AYACUCHO 989 Cap.-41-0094
Talleres: BULNES 1596-80-2424

PROTEJA SU AUTO!

La funda protectora que su coche necesita
TAPAUTO BRUNO
Fabricada en tela de algodón plastificada, para todo tipo de auto. Lo protege del sol, del polvo y del aire de mar que oxida el cromado.
Cosida a máquina y soldada electrónicamente
100 x 100 IMPERMEABLE
CON RESPIRADERO INTEGRAL
Desde **$ 3.000.-** Pat. Nº 172.346
adquiérala en
CENTRAL LONERA
Bmé. Mitre 2771 - T.E. 87-8481/9666
(AL LADO ESTACIONAMIENTO GRATUITO)

CORREO PARABRISAS

1) ¿Cree Ud. que si la rueda libre perjudicara al D.K.W. la fábrica seguiría usándola? Dígale a sus amigos que lo piensen mejor.

2) La Champion tiene una bujía, la UK-10, muy recomendada para esta marca. No la hemos usado nosotros, pero tenemos muy buenas referencias. En general Ud. no tendrá problemas con cualquier bujía del grado térmico adecuado al automóvil.

Otras especificaciones, según tablas de los fabricantes de bujías: KLG M. 80, Lodge H. 3, A.C. C-82, Auto-Lite BT 3, Beru 225/18U2, Bosch M.255TI, Marelli CMD 225A, 225B; Hastings (uso normal) 18-156, (alta velocidad) 18-218.

3) Podría afectar la estabilidad andando muy ligero. Creemos probable que así sea, al menos en lo que se refiere a las ruedas delanteras.

4) Alrededor de 125-130.

5) La bomba de pique no tiene nada que ver, puesto que, como su nombre lo indica, actúa solamente en el momento de apretar el acelerador con alguna fuerza. Podría ser bomba de nafta o podría haber algún problema en el carburador. ¿Seguro que funciona bien el velocímetro?

6) De estilización solamente.

CUARTAS Y VERDADES

1) ¿A qué régimen debe girar el motor del Fiat 1500 para poder colocar la cuarta?

2) ¿Cómo puede evitarse el bamboleo del Chevrolet 400, el Valiant y el Falcon?

3) No me resultó clara la respuesta al Nº 34, pág. 11, en "Variedades".

4) El motor del Rambler argentino, ¿es de diseño de American Motors Corp.?

5) La unidad argentina, ¿qué más que la carrocería tiene de Rambler? Si ustedes no lo dicen, la Kaiser nunca nos dirá la verdad.

OMAR NELSON, Crespo, E. R.

1) No hemos probado aún el

CORTINAS para LUNETAS

Protejen de las molestias del sol.
Embellecen el interior del vehículo.
Graduables a voluntad
Fácil instalación

VISERAS PARASOL EXTERIORES

Para toda clase de coche o camión

PORTA EQUIPAJES CROMADOS

Tablillas de maderas.
Sólida construcción.
Elegante en todo automóvil.

DEFENSAS PROTECTORAS - ESPEJOS RETROSCOPICOS - SUJETA VALIJAS Y TODO ACCESORIO QUE UD. NECESITE
SIEMPRE EN LA MEJOR CALIDAD
VENTAS: TRIUNVIRATO 3519/23 - 51-3852/4974
FABRICA y PLANTA DE COLOCACION
TRIUNVIRATO 3655 - Cap. Fed.
CROMOSOL S.A.
AL INTERIOR REMITIMOS FOLLETOS E INFORMES DE QUIEN PROVEE NUESTROS ARTICULOS EN SU LOCALIDAD.

BUJES ByC M.R.

AUTOLUBRICADOS
Para el equipo eléctrico de automotores tractores, máquinas agrícolas. Para motores eléctricos, industrias, etc.
Es un producto de
BROSIO Y CIA. S. R. L.
Florencio Varela 1662
AVELLANEDA - 22-9937

Talleres
ARRIGO AVIANI y Cía. S.R.L.
Automotores
Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
Estación de Servicio - Alineación y Balanceo
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
CAVIA 3297
(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)
T. E. 72-4207
Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533
PEUGEOT
SERVICIO AUTORIZADO

Por avisos en estas columnas llame: 32-1424/7989 - Eddie pub.

https://argentoteca.blogspot.com

FABRICANTES DE ALFOMBRAS
Y ACCESORIOS DE GOMA
PARA AUTOMOTORES
Aconcagua M. R.
UNA MARCA DE PRESTIGIO QUE JERARQUIZA TODOS SUS PRODUCTOS
DE CARLO · IKA · FIAT · Ford · CHEVROLET
- ALFOMBRAS originales para cada vehículo
- ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
- SILENTBLOCKS
- JUNTAS ELASTICAS y/o MANCHONES
- PATAS de MOTOR
- GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA
STUDEBAKER NSU
y una extensa línea de artículos para toda marca de automóvil, camión, furgón, jeep, etc.
M. PEUMAN R.
Industrial y Comercial
ESCRITORIO - DEPOSITO - VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
VARELA 949
Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires

PEUGEOT
Citroën
REPUESTOS Y ACCESORIOS
IMPORTACION FABRICACION
establecimiento
TATEOSSIAN Hnos.
CABELLO 3363/65
(Alt. Las Heras 3400) Bs. As.
T. E. 71-3952 y 72-3957

EN PLENO CENTRO
SERVICE INTEGRAL
REPUESTOS DKW
TALLERES
QUINTELA "VIAMONTE"
VIAMONTE 2166
Tel. 47-5418

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL BIDAD
SINCROSCOPIO ELECTRONICO
Abierto sábado y domingo
PAUNERO 2781 (alt. Las Heras 3400)
Tel. 72-1543 - Cap. Fed.

- ENCENDIDO
- CARBURACION
- REPUESTOS
DEA
ESPECIALIDAD ENCENDIDO TRANSITORIZADO
Av. MAIPU 1586 - Vte. López

Por avisos en estas columnas llame: 32-1424/7989

CORREO PARABRISAS

coche, pero suponemos que la respuesta a su pregunta es 1500-1700 rpm.

2) El bamboleo se debe a que estos coches tienen la suspensión muy mullida, siguiendo el criterio norteamericano. La solución más práctica sería usar amortiguadores más duros.

3) A nosotros no nos resulta clara su pregunta. Amplíela, por favor.

4) No, señor. Es el mismo, salvo algunos cambios de detalle, que desde hace años se han usado en las unidades Carabela y Estanciera.

5) La carrocería por dentro y por fuera es de Rambler. La parte mecánica es IKA. La suspensión es algo así como una refundición entre ambas marcas. No nos hacemos partícipes de su temor de que la Kaiser no diga la verdad, ya que esta fábrica es posiblemente la que más ha hecho en materia de integración. Aclaremos que al decir que la carrocería es Rambler nos referimos a que lo es su diseño y sus matrices, puesto que el estampado se realiza íntegramente en Santa Isabel.

FORD F-100

1) ¿Se le hizo el Road Test al Ford F-100?

2) ¿Cada cuántos kilómetros debe cambiarse el aceite y el filtro?

3) ¿Es cierto que andando en ruta debe cambiarse el aceite con más frecuencia que andando en ciudad? ¿Por qué?

4) ¿A qué se debe que a los 30.000 kilómetros tuvimos que cambiar el bolillero de la rueda trasera izquierda?

5) ¿Cada cuánto se cambia la grasa de la caja y el diferencial?

6) Tengo el velocímetro controlado hasta 120 km con un buen cronómetro, y está justo. ¿Puede variar de ahí en adelante? Mi velocímetro llegó a marcar 162 kilómetros por ho-

PARABRISAS

Antes que se agoten los números de la reserva, adquiera su ejemplar para tener la colección completa.

Pídalo personalmente o por carta, enviando giro postal o cheque sobre Buenos Aires a

RYELA
PIEDRAS 113 - CAP. FEDERAL
T. E. 30-8022
Precio del ejemplar: $ 55.—

Para recibirlo, por correo o certificado, agregue la suma de $ 10 por ejemplar.

CON SOLO GIRAR ESTA LLAVE SU COCHE QUEDARA AUTOMATICAMENTE ASEGURADO
ANTIRROBO AUTOMATICO
NEIMAN
TRABA DIRECCION
CORTA CONTACTO
DA CORRIENTE Y ARRANCA AUTOMATICAMENTE
TRABA PARA GARAGE QUE PERMITE EL MOVIMIENTO SIN CONTACTO
Marcas que lo adoptaron en Europa: RENAULT, PEUGEOT, ISARD, M. BENZ, FIAT, etc.
Colocación inmediata en: Estanciera, Jeep, Isard, Fiat, Peugeot, B. M. C., Simca etc.
AHORA FABRICADO en ARGENTINA
GIRIBONE 1338 - Tel. 54-0011
(2 cuadras Av. Forest, A. Thomas, El Cano)

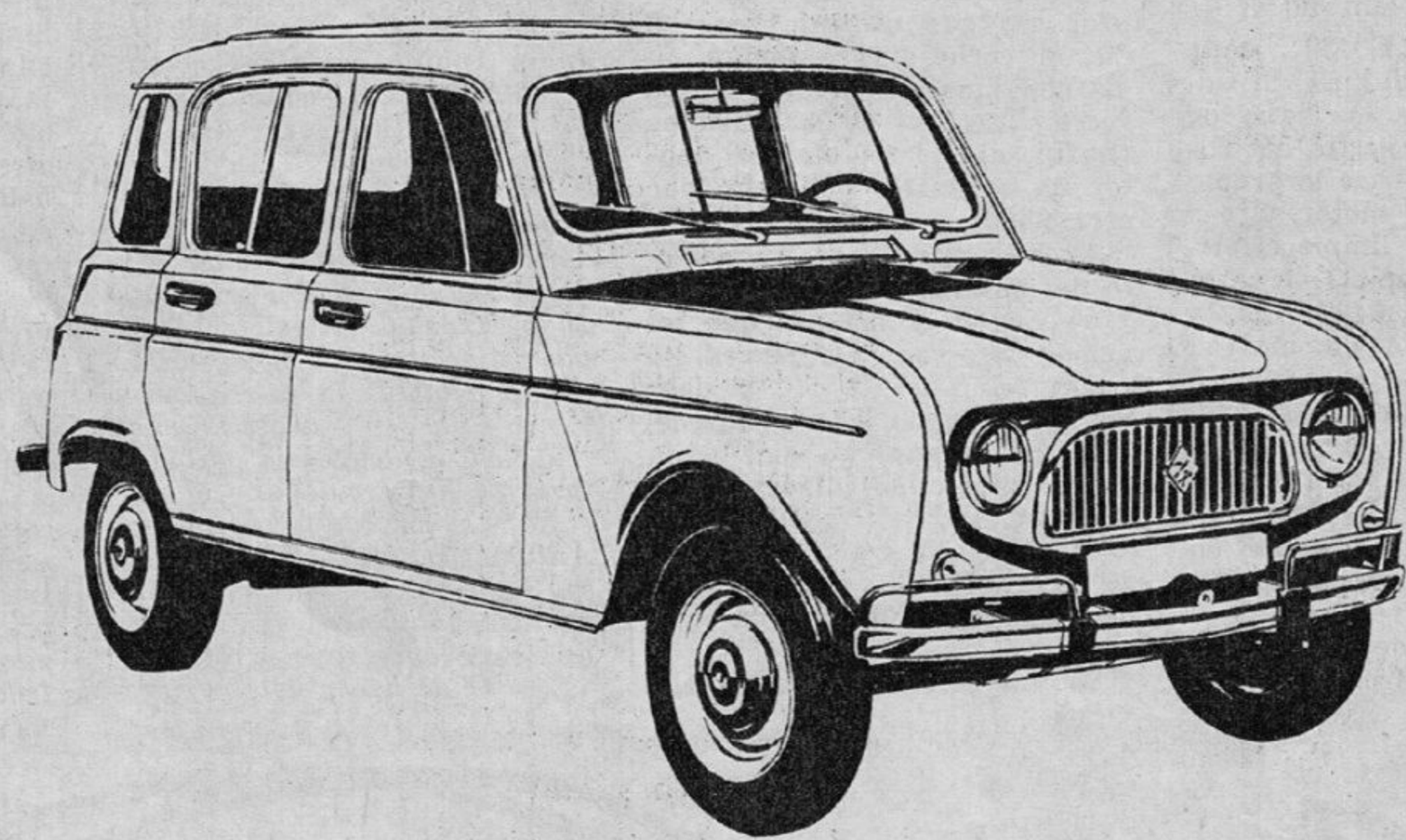
- IMPORTACION
- REPUESTOS
- ACCESORIOS
arcavi
VIAMONTE 2955 - Tel. 86-5646
Capital Federal
BMW - DE CARLO - HEINKEL
ISETTA - ISARD - NSU PRINZ
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

AERMEC S.A.
SERVICE AUTORIZADO
ISARD
REPUESTOS - ACCESORIOS
F. D. ROOSEVELT 2696 esq. Moldes
(ex Guanacache - alt. Cabildo 2600)
T. E. 73-3111

CAMBIO o REPARACION de CAJAS de VELOCIDAD
EN EL DIA!
HYDRAMATIC
JETAWAY
POWERGLIDE
TURBOGLIDE
FORDOMATIC
MERCOMATIC
DYNAFLOW
POWERFLITE
Contamos para ello con el equipo mejor y más completo de herramientas, como así también un gran stock de repuestos legítimos, todo lo cual garantiza una perfecta reparación.
AL INTERIOR
ENVIAMOS CAJAS PROBADAS Y REGULADAS
HECTOR NAZAR y Cía. S.R.L.
PEÑA 2934 - 82-1472 - Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

Usted experimentará la mágica sensación de estar sentado sobre una nube, al acomodarse en un asiento acolchado con TELGOPREN.



También el

viene acolchado con

Son los millones de globitos de aire, encerrados en la espuma sintética TELGOPREN, que suavizan para usted las rutas más duras con su asombrosa elasticidad.

Telgo-pren

la maravillosa espuma sintética de poliuretano.

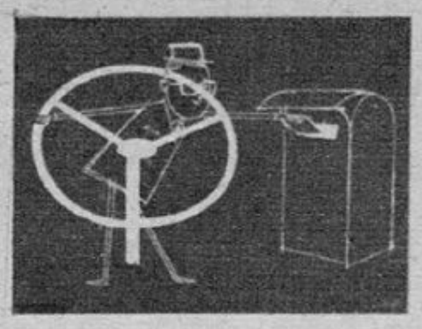
Primer fabricante en la Argentina:

HULYTEGO S.A.

San Martín 570 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS



ra, en varias oportunidades.

7) Hemos tenido un solo problema. Con el motor en vacío, falla si se lo acelera a altas velocidades. Estuvo varias veces en taller, sin que se le encontrara el defecto.

MIGUEL ÁNGEL DECCA, Arias, Cba.

1) No, señor, aún no.

2) Aceite (SAE 30) cada 4.000 millas (6.400 km). Si tiene filtro de aire en baño de aceite, cambie el aceite del filtro cada vez que hace lo propio con el aceite del motor. Si es de cartucho seco, limpie el elemento con un soplete de aire de taller, cada 6.400 km, y cámbielo cada 24.000 millas (aproximadamente cada 40.000 km). Estos kilometrajes pueden reducirse por la mitad si se transita mucho por rutas de tierra.

3) Al contrario. Andando en ciudad, los cambios de aceite deben ser más frecuentes que en ruta. Esto se debe a que las peores condiciones para el buen funcionamiento del lubricante son las de arranque en frío; la nafta líquida diluye el aceite y además, funcionando en frío éste se ve más expuesto a corrosión y oxidación. Por eso duran tanto los motores de los taxis, porque funcionan todo el día sin detenerse y por lo tanto, sin enfriarse. En ruta, es probable que durante todo el día el coche no se ponga en marcha más que tres o cuatro veces..., y que en las paradas (nafta, almuerzo, etc.) el motor no se enfríe del todo, por otra parte.

4) Seguramente a un defecto de material o de armado.

5) Según el manual que tenemos nosotros, la caja usa, no grasa, sino aceite 50, y debe cambiarse cada 15.000 kilómetros. El manual no dice nada sobre cambio de lubricante de diferencial.

6) Puede variar, aunque esté exacto a 120. No sabemos la velocidad máxima de este coche.

7) La solución es no acelerarlo a altos regímenes con el motor en vacío. Si anda a 162 no debe tener problema. En cambio, no es imposible que acelerándolo en vacío, usted lo haga pasar de vueltas con eventual peligro de rotura en gran escala. Las fallas se deben seguramente a que las bujías, adecuadas para funcionamiento normal, no lo son para las fuertes aceleradas que usted menciona.

POTPOURRI

El Minijunior de Delfosse fue adquirido por I.K.A. para equiparlo con mecánica 1.093; si anda, es probable que se encare su fabricación en pequeña serie. En su Borgward, Juan Ángel Diez tiene colocada la palanca de cambios en el piso; en el Peugeot podría hacerse lo mismo...

Un Rastrojero "bien afilado" viaja a 105 sin problemas (cronómetro y todo). Es muy normal que una pick-up Ford F-100 ande 120.000 kilómetros sin gastar aceite, y 180.000 sin tocar el motor. En duración no tiene rival en nuestra industria. El modelo seis cilindros también dura mucho.

Ese señor de Transmisión Automática (R.A., Bahía Blanca) no merece sentarse ante un volante. ¡Qué sabe del encanto de tener embrague y burlarse de él. O de hacer doble embrague, enganchar un rebaje y salir escarbando. ¡Pobre! ¡Lo compadezco! ¡No sabe vivir sobre un auto! Como ven, soy un romántico del manejo...

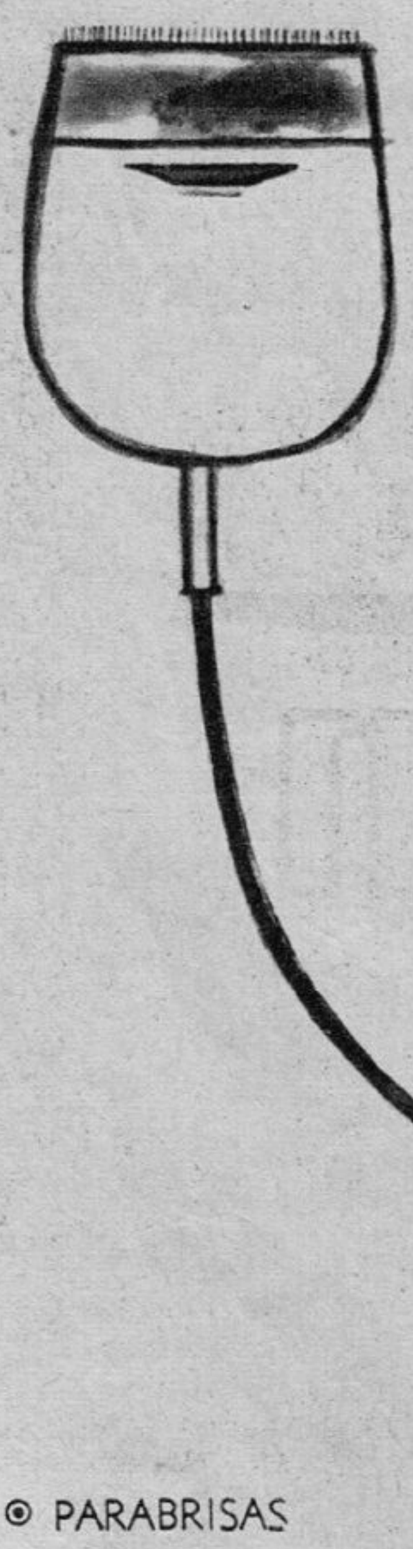
¿Desde cuándo el Falcon seis cilindros viaja a 140 km/h?

Las bujías indicadas para el Ford 35 son Champion H10 si está bien y J-8 si está desinflado.

S/firma, La Plata.

No creemos que I.K.A. encare la fabricación en pequeña serie del Minijunior Delfosse... I.K.A. es una fábrica grande, y no tiene interés en hacer autitos de a uno

El automóvil es una herramienta para que la use todo el mundo. Si se maneja más fácilmente con transmisión automática, entonces esta transmisión se justifica por dicha circunstancia. El hecho de que usted —y nosotros— gustemos de usar la caja, no justifica que usted —y nosotros— hablemos mal de los seres "normales" que preferirían usar la caja automática. En nuestro país la caja automática ha sido resistida por otro factor; la gente tiene el trauma de que las cajas automáticas se descomponen con facilidad y que su reparación es muy costosa. Las reparaciones no son siempre costosas; a veces lo son, pero una caja automática perfectamente mantenida no se



deslizantes
afeitadas
eléctricas...
aun en días de calor
con
williams
Lectric
Shave
loción para antes
de afeitarse

https://argentoteca.blogspot.com

M. J. PUBLICITARIA

Cumbre
COOPERATIVA ARGENTINA
DE SEGUROS LIMITADA

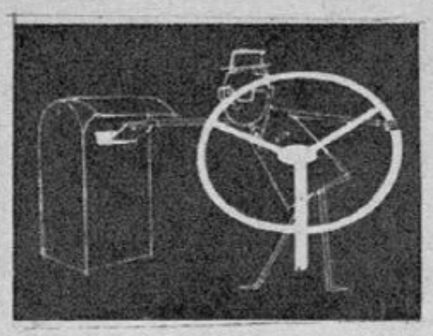
EL SEGURO
Nº 1
EN LA RUTA
Nº 2
OFRECE ESTE SERVICIO
EXTRA
REMOLQUE GRATIS

Para obtener su auxilio llame en
BUENOS AIRES: 67-9316
MAR DEL PLATA: 23261
46827

Cumbre
Cooperativa Argentina de Seguros Limitada
Av. de Mayo 666 - T. E. 30 0073 / 0089 / 0541

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS



descompone casi nunca. Además es más difícl "brutear" una caja automática que una manual.

El Falcon puede andar a 140 más o menos si está bien a punto. Gracias por la información sobre bujías para Ford '35, que transmitimos sin compromiso.

CARTA SURTIDA

Envío a ustedes una carta "surtida"...

1) ¿Es cierto que cuando se rectifica un cilindro se le quita la superficie más resistente? Por ejemplo, caso De Carlo 700, si se rectifica a los sesenta mil km, el motor rectificado alcanzará solamente treinta y cinco mil o cuarenta mil km. ¿Por qué?

2) El motor Volkswagen es reconocido por su longevidad. Sin embargo, en la tierra el motor trasero tiene serios problemas. ¿Qué filtro de aire tiene originariamente? ¿Se cambia en nuestro país?

3) Si se rompe un vaso de una batería, puede hacerse un puente para anular el vaso deteriorado. ¿Perjudica la dinamo u otra parte eléctrica andar en estas condiciones?

4) 1.000 horas de Di Tella; ¡una prueba tan interesante, con tanta información útil, y tan poca para los lectores!

5) El condensador, ¿elimina al chisporroteo de los condensadores, o éste siempre persiste en reducido porcentaje?

6) Road Test De Carlo: el modelo que testearon ustedes tenía ventiletes. Los otros no lo tienen. No hubiera estado de más... Debe ser muy petiso el conductor que según ustedes recién ve el piso a partir de los 3,80 metros. Y mi coche no tiene la trompa de vidrio...

7) Siendo el De Carlo mecánicamente tan similar al Isard (por no decir igual), ¿por qué según ustedes el De Carlo consume más que el Isard?

8) ¿Cómo hacen para decir que a 40 km/h reales el velocímetro marcaba 39 y que a 60 marcaba 59? La lectura se hace de 20 en 20 en un dial con números amplios, y es muy difícil precisar UN kilómetro en un velocímetro de esta clase.

9) ¿Qué es una llave de torsión? ¿Qué significa apretar a 2 kgm?

10) ¿Cómo funciona el amortiguador de vibraciones del cigüeñal? ¿Qué es?

Decarlista Entrerriano, Concepción del Uruguay, E. R.

1) Es cierto. Cuando se hace la fundición, el metal "de afuera" se enfría más rápidamente y por lo tanto se endurece más que el metal "de adentro". Por lo tanto, al rectificar se descubre metal más blando. No siempre es un problema encamisar, porque ha habido casos de recalentamiento con camisas debido a incorrecta transmisión de calor entre las camisas y el block. Esto no ocurre, por supuesto, con motores originalmente diseñados para camisas (como el Dauphine, por ejemplo).

Entre paréntesis, los kilometrajes que usted indica son bajos. Con adecuado manejo y mantenimiento, usted puede andar más de 60.000 kilómetros sin tener que rectificar.

2) En nuestro país, no ha habido problemas con VW en el campo. Hay distintos tipos de filtro de aire adaptables a este coche. Lo importante: adecuado mantenimiento.

3) Sí, la batería no entrega el voltaje necesario. Debe repararse o sustituirse la batería a la brevedad posible.

4) ¿Qué tipo de información? Que nosotros sepamos, el coche ni siquiera se desarmó, puesto que andaba perfectamente. El funcionario de Di Tella encargado de supervisar la prueba representando a la fábrica, luego estuvo tratando de comprar el auto tal como había quedado, y se enojó mucho cuando el coche fue vendido a otra persona...

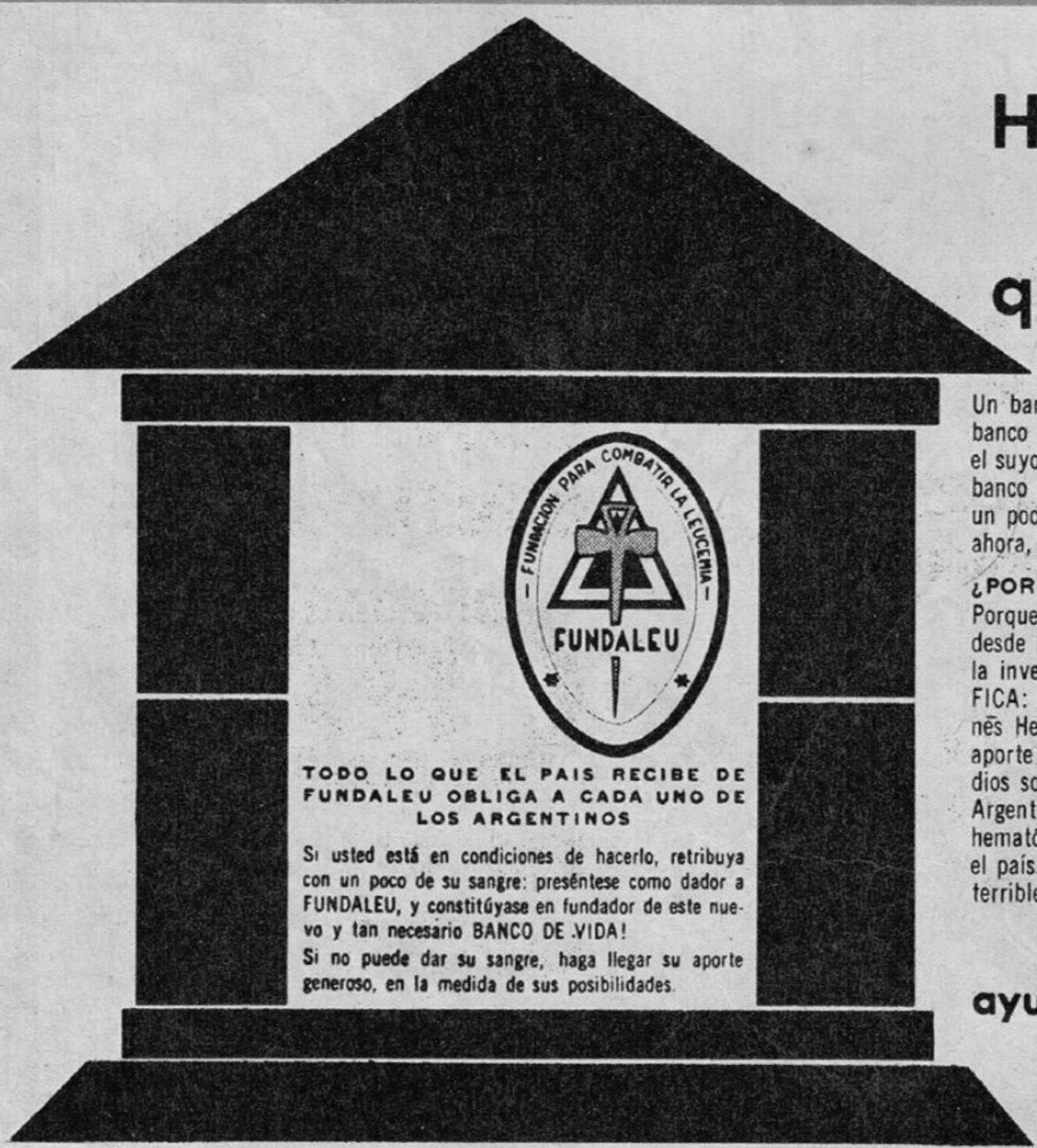
5) El chisporroteo no desaparece, sino que se reduce. Por eso duran tanto los platinos con los sistemas de encendido a transistores, en los cuales no hay chisporroteo.

6) Sería alguna versión experimental. Hubo tantos cambios de detalle en el De Carlo... ¿Visibilidad? ¿No será usted muy alto?

7) El Isard tiene la cuarta velocidad "más larga" y por lo tanto, es más económico. Los motores no son exactamente iguales.

8) Evidentemente, por apreciación. Nuestros testers están acostumbrados al arte de leer instrumentos.

9) Una llave de torsión tiene un medidor que indica la



Hay un banco esperando que Ud. lo funde...!

Un banco **imprescindible** para ayudar a miles de personas... Un banco que espera que usted, y muchos otros espíritus generosos como el suyo, se presenten como fundadores y permanentes donantes... Un banco que no reclama dinero, sino algo infinitamente más valioso: un poco de su sangre... Ese banco que Ud. debe contribuir a fundar ahora, es el Banco de Sangre para FUNDALEU.

¿POR QUE ES NECESARIO AYUDAR A FUNDALEU?

Porque esta Fundación para combatir la leucemia viene cumpliendo desde hace años una silenciosa e importantísima labor para promover la investigación científica en torno a la leucemia. FUNDALEU SIGNIFICA: Equipamiento de vitales secciones del Instituto de Investigaciones Hematológicas de la Academia Nacional de Medicina, y continuo aporte de material científico al mismo. Becas para investigación y estudios sobre la leucemia, en el país y en el extranjero... Viaje a la Argentina de los principales hematólogos del mundo. Información a hematólogos del interior y envío de medicamentos a leucémicos de todo el país. Ayuda asistencial, moral y material, para los afectados de este terrible mal.

hay que ayudar a FUNDALEU

MELO 3081 - T. E. 83-3192/5759

EN EL PROXIMO NUMERO: LISTAS DE PRECIOS DE REPARACIONES DEL AUTOMOVIL

https://argentoteca.blogspot.com

torsión o cupla que actúa sobre la llave cuando ésta es utilizada. Es decir, cuanto más usted aprieta, más marca. "Apretar a 2 kgm" es apretar hasta que la llave indique ese valor.

10) Es un elemento giratorio provisto de un núcleo más o menos blando, que, al vibrar el cigüeñal, amortigua las vibraciones "ablandándolas". Como un volante con centro flexible.

PRESENTACIONES Y MISOGINIA

¿Presentarán y testearán el Ford Falcon nuevo? ¿El Fiat 1500? ¿La camioneta Peugeot 404? ¿El Di Tella Traveller?

Se decía que el Falcon nuevo traería asientos de butaca y cinturones de seguridad? ¿Por qué no fue así?

La revista sale según la fecha con un mes de adelanto, pero las crónicas deportivas tienen dos meses de retraso. ¿Por qué?

En 1962, cuando las suecas ganaron el Gran Premio Standard, los diarios y revistas de nuestro país y del extranjero les dedicaron páginas enteras, destacando a cada momento que eran extraordinarias volantes y que su triunfo era justificado, por estar entre las mejores volantes del mundo... Si ellas eran las mejores del mundo, ¿qué queda por decir de Carlos Menditeguy, que les descontó más de 30' en el tramo de Río Cuarto a Villa Carlos Paz? Yo quisiera preguntarles a los señores que escribieron eso si consideran que la victoria de las suecas se debió más que nada a la progresiva deserción y retraso de pilotos de primerísima línea con mucha más capacidad que ellas para ganar... Ojalá lea esta carta la señora que quería aprender el himno nacional sueco y poner la bandera de ese país en el balcón... Creo que sólo consideraré buenas corredoras a las suecas, cuando ganen delante de pilotos como Alzaga, Menditeguy, Andsersson, Cupeiro y muchos otros...

NAPOLEÓN, Cosquín, Cba.

El Ford Falcon nuevo ha sido testeado, y la publicación correspondiente se efectuará en el Nº 41. El Fiat 1500 fue presentado en el Nº 21, de agosto de 1962, y se testeará muy en breve. Pronto testearemos la rural Peugeot 404. Según nuestras conversaciones preliminares con Di Tella, haremos primero el Magnette y posteriormente el Di Tella Traveller, cuya fabricación efectiva aún no ha comenzado.

Las noticias de la revista aparecen con cierto retraso inevitable por motivos de programación de impresión. A nosotros nos duele mucho más que a usted. La fecha de tapa se imprime para no "obsoletizar" la revista en los quioscos (si usted en marzo ve una revista con fecha febrero, se resistirá a creer que es el número actual).

Su comentario sobre las suecas no es justo. Nadie, por lo menos en PARABRISAS, dijo que eran las mejores del mundo, sino que manejan muy bien. Su comentario sobre el tiempo que Menditeguy descontó entre Río Cuarto y Carlos Paz no viene al caso, porque, en primer lugar, Menditeguy tenía un 300 y las suecas un 220; en segundo lugar, el Gran Premio duraba 5.000 kilómetros, y había que hacer que el coche llegara intacto a la meta. Las suecas llegaron, Menditeguy no. No estamos —en este caso— haciéndole una crítica a Menditeguy, sino simplemente destacando que su comentario "Menditeguy descontó..." no está apoyado por resultados concretos.

No entramos en polémica sobre si Ewy Rosqvist o Úrsula Wirth manejan mejor que los pilotos que usted menciona. Simplemente, reiteramos que manejan muy bien, y que no ganaron la carrera por casualidad, como usted parece sugerir. Lo demuestra su actuación en el último Gran Premio Internacional de Turismo. Quien no llega a la meta, no gana carreras.

TRANSISTORES Y BARRO

1) ¿Qué desventajas y ventajas ofrece el encendido de transistores? Si es mejor, ¿por qué lo empletan tan pocas marcas?

2) ¿A qué se deben fallas repentinas y breves del motor, sobre todo en alta, produciendo varias explosiones y un ligero frenado del auto antes o durante las mismas?

3) Al hablar del De Carlo dicen ustedes que el único momento en que el motor debe funcionar con lentitud es estando en punto muerto. ¿Es esto aplicable a todos los coches chicos? Si así fuese, ¿cómo conseguir que el Isard 700 arranque en frío y se caliente sin acelerarlo? Es forzoso usar el cebador y por lo tanto mantenerlo acelerado durante un minuto...

4) Mi mecánico gradúa el carburador del Isard 700 de tal modo que cuando está regulando (por supuesto, sin acelerador) el motor transmite a todo el coche un marcado y desagradable sacudimiento lateral que se suaviza, hasta desaparecer, después de un largo recorrido. ¿Es normal que el motor, al calentarse, acelere más?

CINTURONES DE SEGURIDAD

VIAJE TRANQUILO DIA Y NOCHE CON CINTURONES

EN SU COCHE

SOLICITE LA VISITA DE NUESTRAS VENDEDORAS

FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES CARAN S.C.P.A.

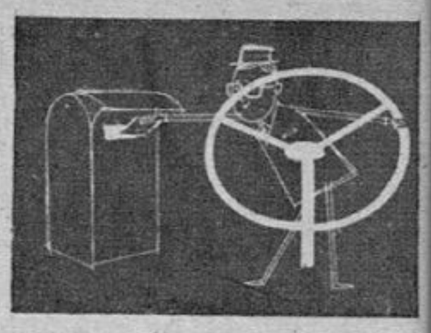
YAPEYU 277 - CAPITAL - T.E. 89-7822

En venta en las concesionarias y service de su barrio y en el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

https://argentoteca.blogspot.com

SI USTED BUSCA
UN IKAMENTE
REPUESTOS
LEGITIMOS
JAMÁS
HARÁ UN VIAJE
INÚTIL A
BOSCH MOTORS!
IKA
SU STOCK DE MAS
DE 50.000
DISTINTOS TIPOS
DE REPUESTOS
LEGÍTIMOS
LE PERMITIRÁ OBTENER AL
INSTANTE, DESDE LA MÁS
SIMPLE TUERQUITA
HASTA EL TECHO DE
UN RAMBLER
POR EJEMPLO!!!
...Y TAMBIEN LA MAS AMPLIA
VARIEDAD EN ACCESORIOS
BOSCH
MOTORS
DORREGO 715 · T.E. 55-1141 AL 47
PUEYRREDON

CORREO PARABRISAS



5) En el test de camino (¿por qué Road Test?) del Studebaker, dicen ustedes que, para transitar en el barro sin patinar, utilizaron la 3ª regulando. Un camionero me enseñó otro procedimiento, que consiste en apretar y aflojar rítmicamente el acelerador en forma continuada durante todo el trecho del barro, e hizo una brillante demostración, cruzando la Cordillera en Tierra del Fuego (ruta 3 a Ushuaia) en barriales donde arábamos surcos de 30 y 40 cm de profundidad (en baja, con 6 toneladas de carga).

Supongo que estos recursos son aplicables solamente en coches de mucha potencia. En cambio, ¿qué política conviene seguir cuando se debe cruzar un barrial con un coche de 700 c.c.? (Aclaración: la presunta respuesta de ustedes, "no cruzarlo", no me satisface...)

JORGE SÁENZ, Hurlingham, P. Bs. Aires.

1) Mucho se ha hablado de encendido a transistores. La mayor ventaja parece ser que los platinos no sufren desgaste y prácticamente nunca hace falta regularlos. No se usan mucho en coches de producción por su elevado costo. En cambio, son de universal aplicación en coches de carrera, cuyos motores giran arriba de las 10.000 vueltas...

2) Puede ser encendido o carburación, probablemente encendido.

3) Evidentemente, el proceso de calentamiento es "otra cosa". Nos referíamos a la marcha normal del vehículo.

4) Es difícil opinar desde nuestro escritorio, pero creemos que hay un problema de regulación, mezcla muy rica.

5) En la prueba de camino (¿por qué test?) no creemos que el método adoptado por el camionero fuera el óptimo; se nos ocurre que este señor, por su natural habilidad, superaba los inconvenientes de un procedimiento que no consideramos el ideal. Estamos preparando —entre discusiones— una nota sobre manejo en el barro.

Nunca le diríamos "no cruce el barro con coche chico". Muy al contrario..., nosotros preferimos hacerlo con un auto chico tipo Isard que con uno grande. Es mucho más fácil...

EN ABLANDE

¿Por qué es que algunos coches 0 km, y otros recién rectificados, llevan un cartel "En ablande"? ¿Qué quiere decir?

¿Qué es el aceite "hipoidal"? ¿Qué diferencia tiene con los demás aceites?

RICARDO OMAR BLANCO, Gral. Rodríguez, P. B. A.

Cuando un coche es nuevo, o cuando tiene el motor rectificado a nuevo, es necesario conducirlo con prudencia durante algunos miles de kilómetros. Conducirlo con prudencia significa no andar ni muy despacio ni muy rápido, y hacer frecuente uso de la palanca de cambios.

Durante ese período deben evitarse altas velocidades sostenidas y fuertes aceleraciones. Por lo tanto, se colocan carteles con la leyenda "En ablande" para que los conductores que viene detrás no se impacienten, es decir, que acepten que el coche "encartelado" tiene que proceder con cierta parsimonia debido a su condición de nuevo. Lamentablemente, muchos compradores de coches cero kilómetro tienen la costumbre de dejar puestos los carteles mucho tiempo pasado el período de ablande, sea por desidia, sea porque a veces las calcamonías son difíciles de sacar, sea porque quieren conservar la ilusión del auto nuevo. Esto desvirtúa un poco la función del cartel.

Engranajes hipoidales son aquellos —simplificando la explicación— cuyos dientes tienen un perfil curvo, como una media luna. Tienen ventajas en silencio de funcionamiento y en más cómoda disposición del piñón de mando, pero el rozamiento entre dientes es muy grande y exige aceites de especiales características para lograr adecuada lubricación. Estos son los aceites "hipoidales". La explicación es, por cierto, muy magra, pero en esta sección no podemos extenderla. Trataremos de ampliarla próximamente.

ACEITE ENNEGRECIDO

Mi Citroën 2 C. V. tiene dos problemas:

1) Los brazos de la suspensión delantera se tuercen muy a menudo y la operación de enderezarlos cuesta mucho dinero. ¿No hay una solución?

2) Andándolo comúnmente en ciudad, tiene un gran gasto de aceite. Tanto, que antes de que éste se ennegrezca, ya casi se ha acabado. ¿Es normal?

ALEJANDRO, Capital Federal.

https://argentoteca.blogspot.com

1) No sabemos de ninguna solución tipo refuerzo. Se nos ocurre que usted abusa del coche; conocemos muchos propietarios de Citroën 2 C. V. y ninguno se nos ha quejado verbalmente de problemas con la suspensión. El hecho de que el auto sea de mullido andar no lo autoriza a tomar los baches "como viene".

2) En primer lugar, usted debe ir reponiendo el aceite a medida que decae el nivel. No sabemos cómo empezó el gasto de aceite, pero desde ya que se ha agravado mucho si es que usted nunca repone antes de efectuar los cambios correspondientes. En los motores enfriados a aire, la correcta cantidad de aceite es aún más importante que en el caso del motor enfriado a agua, pues en aquéllos, el aceite contribuye en gran medida a la disipación de calor.

MODESTAMENTE

Siendo un ferviente lector de la mejor revista de automovilismo, me dirijo a usted para ver si me puede informar dónde puedo conseguir en la Argentina una bocina tipo "Il Sorpasso"...

VICENTE MÓNACO, Cap. Feder.

Pruebe en Autorex, Santa Fe 1156, Capital Federal. Pero no son baratas...

RECUERDOS QUE SIRVEN

Felicitaciones por el artículo "Un viejo sobre marrón..."; el autor dice que alguno escribirá diciendo que los recuerdos no sirven para nada. Es uno de los artículos que más me gustaron de los últimos números de PARABRISAS...

EDUARDO CABALLERO DE TINEO, Bahía Blanca.

R. H. dice: "Agradezco al señor Caballero de Tineo, y por su intermedio a los demás que expresaron, verbalmente o por carta, su complacencia con el citado artículo. Evidentemente, los recuerdos interesan aunque sean de otra persona... Nuevamente, muchas gracias."

VOLVO DIRECTO

Tengo un camión Volvo 1950. Entre varios problemas, el más importante es que se rompieron las estrías y algunos dientes de la directa. No logro conseguir repuestos...

Sin firma, sin dirección.

El representante Volvo en nuestro país es Renca S. A., Cangallo 2756, 87-9351, Capital Federal. No conocemos otra eventual fuente de repuestos de esta marca.

PREGUNTAS VALIENTES

1) Tengo un Valiant '62 y lo usé para viajar a Chile cuando tenía solamente 3.000 kilómetros. ¿Hice mal?

2) En este momento tiene 13.000 kilómetros. ¿Sería conveniente cambiarle las bujías?

3) ¿Cada cuánto será necesario cambiarle el aceite? Yo uso HD 20 de Y.P.F.

4) Según la fábrica el engrase se hace cada 20.000 kilómetros. ¿No sería conveniente hacerlo cada 10.000?

5) ¿Sería conveniente hacerle una refinada al motor?

6) ¿Cuál es la presión correcta para las cubiertas?

E.D.L.Y., Mendoza

1) No señor, suponiendo que no lo haya exigido en forma exagerada.

2) Las bujías deben cambiarse cada 10.000 millas según los fabricantes; 10.000 millas son 16.000 kilómetros.

3) El manual de taller de este coche sugiere regular la frecuencia de cambio de aceite al tipo de uso. Sugerimos cambiar de aceite cada 3.000 kilómetros, no antes. Haga adecuado mantenimiento de los filtros de aire y de aceite, según su manual.

4) Si la fábrica recomienda engrasar cada 20.000, nosotros no podemos saber más que ellos sobre el auto. ¡Al fin y al cabo lo fabrican ellos y no nosotros! Siga las recomendaciones oficiales y va a ir bien.

5) Depende. Si no tuvo "service" desde que fue nuevo, probablemente que sí. De lo contrario, no creemos que sea necesario.

6) 24 libras.

REGISTRO INTERNACIONAL

Necesito un Registro de Conductor Internacional para manejar en Italia o eventualmente otro país europeo. Tengo un registro profesional V Categoría, de Rosario, desde el año 1944, y también un registro profesional de Capital Federal, vencido hace 3 ó 4 años.

JUAN ALBERTO MONTANA, Rosario, S. F.

Suponemos que su registro rosarino está en vigencia, aunque usted no aclara perfectamente el detalle. De ser así, será necesario que usted se dirija a la filial del Automóvil Club Argentino en esa ciudad.

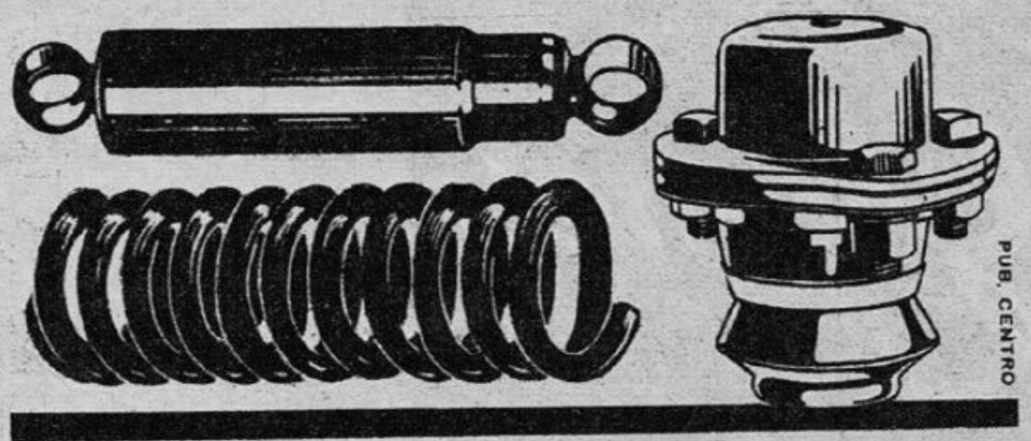
Si usted no poseyera un registro argentino vigente, deberá obtenerlo antes de poder conseguir el internacional.

CUENTAVUELTAS

¿En qué parte de un motor N.S.U. Prinz va colocado el cuentavueltas?

- Gran flexibilidad
- Amplia libertad de movimientos
- Máxima aireación

FLORIDA ESQ. CORRIENTES - CABILDO 2120 - RIVADAVIA 6784
Avellaneda: AV. MITRE 289 - Rosario: CORDOBA 1090
Mar del Plata: RIVADAVIA 2637 - Mendoza: AV. SAN MARTIN 1434
C. Rivadavia: GAL. SAN MARTIN
Fábrica: AV. JUAN DE GARAY 2480 - Bs. As.



TODO PARA LA SUSPENSION

GIAMMAR

LINEA COMPLETA en ● repuestos para suspensión GIAMMAR e IMPORTADOS ● amortiguadores GIAMMAR e importados de la famosa marca GABRIEL ● resortes para suspensión ● soporte punta de eje ● parrillas ● extremos de barra ● mov.esféricos ● equipos completos de suspensión independiente para Rastrojeros, Estanciera y Jeep.

AMORTIGUADORES: 18 MESES DE GARANTIA
VIAMONTE 1635 - CAP. T. E. 42-4236-4957
FABRICA: AV. CRUZ 3133

https://argentoteca.blogspot.com

LUS
TRA

AUTOMOVILES

HELADERAS

MUEBLES

LAVARROPAS ETC.

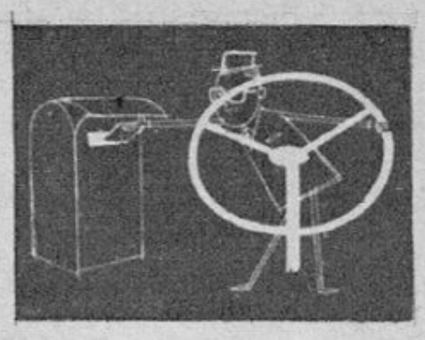
Grumele

LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES Nº 13 Repele el agua, polvo y hollín - LUSTRE LIQUIDO Nº 16 Limpia, lustra y encera en una sola operación - LIMPIAMANOS SIN AGUA Limpia suavemente las manos manchadas de aceites, grasas, tintas, etc. - PASTA PARA PULIR Nº 14 Pule y limpia superficies pintadas - CERA PARA LUSTRAR Nº 18 Abrillanta toda superficie pintada.

SOLICITELOS EN: ESTACIONES DE SERVICIO, GARAJES, BAZARES Y FERRETERIAS.

GOFFRE, CARBONE Y CIA SACI
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION mas GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

CORREO PARABRISAS



Firma ilegible, San Miguel, P. B. A.

En la actualidad se están usando, preferentemente, los cuentavueltas eléctricos, que no tienen problemas de instalación (basta llevar un cable a masa y el otro al borne positivo de la bobina). Hoy por hoy, los cuentavueltas mecánicos se usan como equipo original, en cuyo caso el fabricante prevé la toma adecuada (usualmente del, o uno de los, árboles de levas).

BRIGGS STRATTON

Nosotros podemos suministrar un árbol de levas Briggs Stratton al señor que lo buscaba (PARABRISAS 36).

Casa Lobeto, D. F. Sarmiento s/n., Roberts, P.B.A.

Agradecemos Cartas directamente a Casa Lobeto, por favor.

REPUESTOS CISITALIA

Tengo un Abarth - Cisitalia 850. ¿Dónde podría conseguir un manual? ¿Y un juego completo de pistones, pernos y aros? ¿Tienen representantes en Argentina, Uruguay o Brasil? ¿Cuál es la dirección de la revista Quattroruote?

S. L., Capital Federal.

Los representantes en nuestro país son Cisitalia Argentina, Córdoba 679, Capital Federal. Cuando se anunció la fabricación, luego suspendida, de los coches Cisitalia-Abarth, se estableció que los repuestos serían vendidos por intermedio de los "service" Fiat. Pruebe en Echeverría 750, a una cuadra y media de la avenida Libertador.

La revista que usted menciona tiene esta dirección: Editorial Domus, Via Monte di Pietá 15, Milano, Italia.

PAVIMENTOS

Con referencia al artículo "Día del Camino" (PARABRISAS 36), *donde habla sobre trabajos a realizarse en la ruta 38, debo aclarar que en el tramo Cruz del Eje-Límite con La Rioja, el trabajo de pavimento finalizó hace casi un año, y que la compañía está ahora trabajando en banquinas. Por lo tanto, puede llegarse de Córdoba a Chumbicha por camino totalmente pavimentado.*

En lo que respecta al tramo Chumbicha-Catamarca, 67 km, sólo hay licitados, según vuestra información, 37,9 km, y la empresa que trabaja en ese tramo lo viene haciendo desde hace ya dos años. Esta demora me resulta inexplicable. Vialidad, ¿controla acaso los contratos? ¿No hay límite de tiempo especificado para finalizar la obra?

LUIS ALAZRAKI, La Rioja.

Agradecemos su información. No estamos en el detalle sobre la duración de los trabajos en el tramo que usted menciona, pero generalmente no creemos que la empresa contratante tenga ningún interés en dilatar los trabajos más de lo necesario, puesto que trabajan por obra completada y no por mes. Si los trabajos demoran, quien pierde dinero es la empresa y no Vialidad.

A veces la construcción de caminos presenta problemas no inmediatamente perceptibles a los profanos. Repetimos que hacemos estas consideraciones, con un carácter general, no conociendo en detalle el problema del tramo mencionado.

CASCADAS

1) ¿Qué fábrica norteamericana produce el Rambler?

2) ¿Testearán las motos Honda y Suzuki? ¿Publicarán precios de motos usadas?

3) En CORREO PARABRISAS 36 *un lector pide notas de aviación. Ustedes contestan que no interesaría a la mayoría de lectores. Yo creo que sí interesaría a una gran mayoría...*

4) En Noticiero Mundial de PARABRISAS *34 hay una foto de un señor haciendo esquí acuático en el hielo. Dicen que no hacen falta montañas para esquiar, que puede hacerse esquí con agua a nivel, y que nunca vieron agua inclinada... ¿Entonces nunca vieron una cascada?*

Firma ilegible.

1) American Motors Corporation.

2) Está en nuestros planes, previo acuerdo con los respectivos importadores.

3) Lamentamos discrepar con usted. Por cierto, no nos faltan ganas de hacer notas de aviación, pero no creemos que sean interesantes más que para un reducido sector de lectores.

4) ¿Usted probó alguna vez hacer esquí acuático en una cascada?

PORTABATERIAS

¿Es efectivo el portabaterías que anunciaron en el Nº 35, página 63? Tengo un Morris 10 y en varias oportunidades, el ácido de la batería ha arruina-

https://argentoteca.blogspot.com

do la ropa de mis acompañantes...

JOSÉ PÉREZ, Ciudadela, P. B, A.

Quien anuncia el producto no es PARABRISAS, sino el fabricante en PARABISAS. Nosotros no conocemos directamente el producto, pero se nos ocurre que debe cumplir las funciones que se le atribuyen.

CONSULTAS DE PARABRISAS

1) ¿Por qué no ponen una tarifa por consulta? Sería razonable y lógico ante "el mar de papeles en que tienen que desenvolverse"...

2) En PARABRISAS 34, *página 11, hay un aviso sobre un sensacional descubrimiento de la electrónica moderna, o sea las bujías marca LEKTRA, que no necesitan ajuste, limpieza ni calibración y que no se cambian en cincuenta mil kilómetros. ¿Qué resultados dan?*

FERNANDO FERNÁNDEZ, Corrtes.

1) Gracias por la sugerencia, pero preferimos mantener CORREO PARABRISAS tal como es: un servicio de buena voluntad de la revista a sus lectores. Cuesta muchísimo trabajo, pero es una de las secciones preferidas de la revista y trataremos de mantenerla siempre igual. Pero los lectores no deben pedirnos lo imposible; salvo en excepcionalísimos casos, no podemos perder todo un día de trabajo buscando antecedentes para contestar una sola carta. Generalmente, las cartas "difíciles" se archivan sin contestar. No hay tiempo para hacer todo. Si aceptáramos la generosa sugerencia de nuestro lector, algunas consultas habría que cobrarlas a razón de miles de pesos.

2) No hemos probado las bujías aludidas. PARABRISAS sólo puede responsabilizarse por sus propias afirmaciones.

DIENTES Y MAS DIENTES

1) En PARABRISAS 36 *explican que para que el árbol de levas cumpla sus funciones, debe girar a la mitad de las revoluciones del cigüeñal. A mi criterio, para lograr esto es necesario que el engranaje del árbol de levas tenga un número de dientes doble del que corresponde al engranaje del cigüeñal. Además, está avalado por la figura que hay en la parte inferior de la página 77.*

2) Nuestro país es esencialmente agrícola-ganadero, y por la gran cantidad de caminos de tierra ha requerido vehículos como la Estanciera, Jeep, Baqueano, Chevrolet, Ford F-100, etc. Sugiero Road Tests de vehículos tales...

3) Hace unos meses se hablaba de la intervención en el Gran Premio de Turismo de dos Ford Falcon V8 como los que ganaron la categoría respectiva en Montecarlo...

CARLOS MATHERON, Concordia, Entre Ríos.

1) Muchas gracias por su comentario. Evidentemente, es un error de redacción que a nosotros se nos había escapado por completo.

2) Hemos testeado ya la Argenta 1ª serie (PARABRISAS 22), Fargo D-100 (PABABRISAS 27), Argenta 2ª serie (PARABRISAS 36) y Rastrojero Diésel (PARABRISAS 39). Tiempo al tiempo, seguiremos con los restantes vehículos que se encuentran en esta categoría.

3) Se habló mucho, pero al final los coches no aparecieron. No sabemos exactamente cuáles fueron los vericuetos del asunto.

LA CALIDAD QUE PROTEGE MAS VIDAS

La lucha por la seguridad en el automovilismo no cesa en ningún instante. A esa seguridad contribuyen los laboratorios de Wagner Lockheed, que han perfeccionado al máximo su Flúido para Frenos brindando inalterable calidad en cada gota. Como resultado de esta incesante búsqueda, los productos Wagner Lockheed para frenos superan todas las normas establecidas de rendimiento, duración y seguridad. Constituyen de esta manera uno de los más eficaces seguros de vida para el automovilista!

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS
PRESTIGIO MUNDIAL EN FRENOS HIDRAULICOS

Fabricados por FARLOC ARGENTINA S.A. en su establecimiento de José León Suárez (Prov. de Bs. As.) bajo licencia de WAGNER ELECTRIC CORP. U.S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

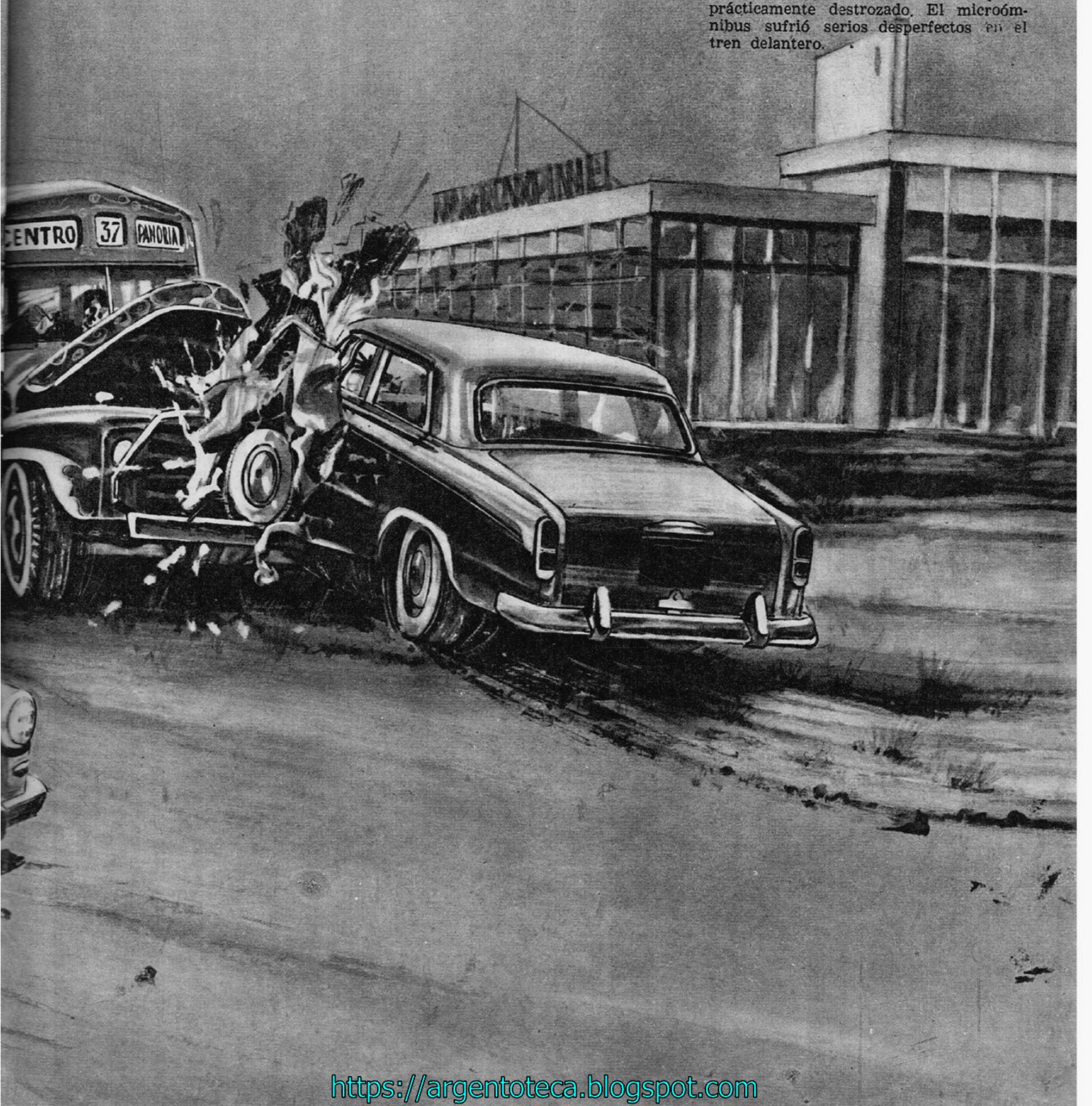
CRIMEN EN LA

Autor, un chofer que se lanza en plena curva a sobrepasar un vehículo que lo obstaculiza.
Cómplice, un chofer que conduce a paso de tortuga y crea así las condiciones para una desgracia

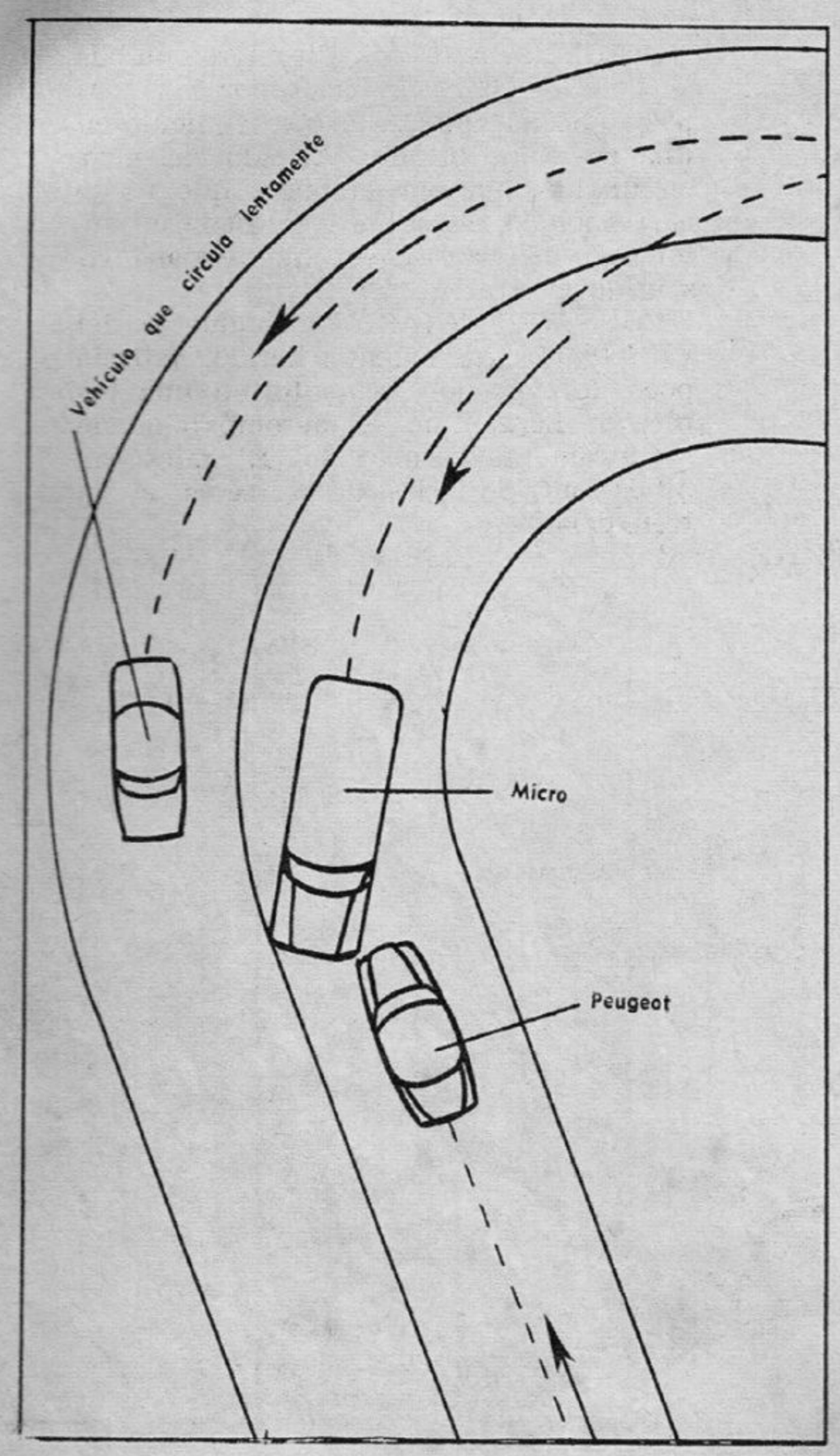
https://argentoteca.blogspot.com

CURVA

FECHA: 21 de agosto de 1963.
HORA: 8.30.
CAMINO: ruta 8, a la altura del kilómetro 274.
CIRCUNSTANCIAS: Un microómnibus chapa M. O. 321, conducido por T. A. D., pretendió adelantarse a otro vehículo en una curva de la ruta. Al salir del giro, circulando aún por la mano que no le correspondía, chocó de frente con un automóvil marca Peugeot que viajaba en sentido contrario.
CONSECUENCIAS: El conductor del PEUGEOT, gravemente herido, falleció poco después del accidente, en una clínica de Pergamino. El automóvil quedó prácticamente destrozado. El microómnibus sufrió serios desperfectos en el tren delantero.



https://argentoteca.blogspot.com



ANÁLISIS: El conductor del micro, urgido tal vez por su planilla de horario, quiso pasar al vehículo que le obstruía el camino; un automóvil de modelo reciente que avanzaba a velocidad menos que moderada. Sin pesar las posibles consecuencias de su decisión, y confiado tal vez en la relativa inmunidad que le ofrecía la solidez de su rodado, T.A.D. no vaciló en realizar la maniobra de adelantamiento en plena curva Al desembocar en la recta, sin haber podido volver aún a su mano, se encontró de pronto frente al Peugeot que avanzaba rectamente hacia él. Ninguno de los dos conductores tuvo tiempo de reaccionar, e inevitablemente se produjo la colisión, de trágico resultado.

RESPONSABILIDAD: Todo el peso de la culpa por este accidente recae en el conductor del micro, quien, con inconsciencia criminal, efectuó la maniobra que más vidas cuesta en las rutas: el adelantamiento en curva. Una estadística de la policía caminera de la provincia de Buenos Aires estima que el sesenta al setenta por ciento de los accidentes en ruta se deben a maniobras de adelantamiento y a deficiencias en las luces. La decisión adoptada por el chófer T.A.D. no tiene disculpas ni atenuantes de ninguna especie. Ningún motivo, sea éste apuro, baches en el camino por su mano, excesiva lentitud del vehículo que marcha adelante o cualquier otra circunstancia, por grave que sea, autoriza a un conductor a adelantarse en curva. Ésta es una maniobra criminal y suicida a la vez, porque durante su transcurso no puede vigilarse el tránsito de la mano contraria. Equivale a tirarse desde el trampolín más alto de un club sin mirar antes si la pileta está abierta y con agua, o si la han transformado en pista de baile. Así lo ha entendido la policía caminera, que definió este accidente como "homicidio culposo".

Responsable también, en cierto grado —aunque muchísimo menor— de los hechos ocurridos, es el automóvil que circulaba por la ruta a velocidad muy baja, delante del micro. Naturalmente, no se puede acusar a su conductor por la irresponsabilidad del homicida; pero se lo puede amonestar por obstruir el tránsito con su vehículo. Tan peligrosos como los "corredores", los "tortugas" pueden provocar muchos accidentes, pues su parsimonia los transforma prácticamente en postes sembrados en el camino.

"PARABRISAS" RECLAMA:

a) Que se abandone definitivamente la práctica del adelantamiento en circunstancias que dificultan la visión o disminuyen las posibilidades de maniobra. Jamás debe pasarse a otro vehículo en curvas, en cuestas o en puentes. Tanto da hacerlo como jugar a la ruleta rusa, o alumbrar el tanque con un fósforo para ver si hay nafta.

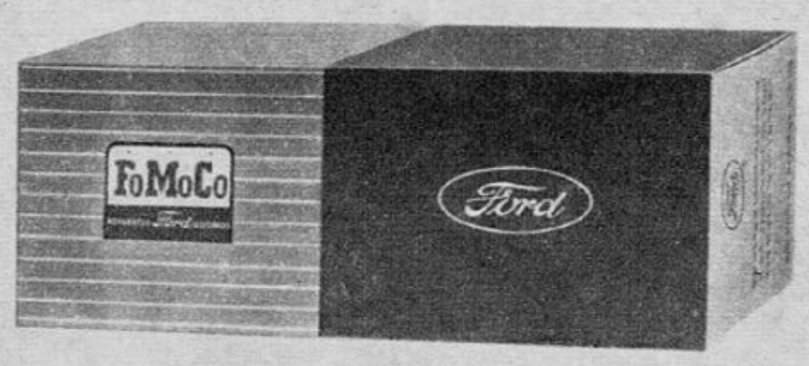
b) Que los conductores tengan presente la circunstancia de que, en ruta, hay velocidades máximas de seguridad; pero también las hay mínimas. Viajar por una carretera de tránsito rápido a menos de sesenta o setenta kilómetros por hora, compromete la seguridad propia y ajena. *

PARABRISAS agradece al Comisario Inspector Juan Carlos Mignaco, Jefe de la Policía Cominera de la Provincia de Buenos Aires, y al personal a sus órdenes la amable y eficaz colaboración prestada en la preparación de la presente nota.

https://argentoteca.blogspot.com

ALARGUE LA VIDA DE SU FORD!

CON REPUESTOS LEGITIMOS FoMoCo



Unicamente un legítimo repuesto FoMoCo es capaz de reemplazar a la pieza original con total exactitud. Para que su FORD siga siendo FORD y le ofrezca siempre el rendimiento del primer día, sus reparaciones deben ser hechas solamente con repuestos FoMoCo legítimos. Todos los Concesionarios FORD del país mantienen un stock completo y permanente, para que Ud. obtenga en cualquier momento el repuesto FoMoCo legítimo que necesita.

MANTENGA SU FORD INTEGRAMENTE FORD

Producto de Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

https://argentoteca.blogspot.com

LAS PICARAS BUJIAS

Por GUILLERMO MÁRTIRE

Desde el momento en que las bujías se instalan en el motor, comienzan a desgastarse. Si todo va bien, durante 5000 kilómetros no debemos preocuparnos en mirarlas; pero al llegar a ese kilometraje, ¡ojo! Al cumplir 16000 kilómetros les debemos conceder el retiro efectivo, si no queremos gastar plata inútilmente. Estos pequeños elementos, desatendidos, nos pueden causar grandes dolores de cabeza.

Los manuales de mantenimiento de la totalidad de los automóviles son terminantes en lo que respecta al reemplazo de las bujías: a los 16.000 km (kilómetro más o kilómetro menos) tire a la basura el juego de bujías, e instale un juego nuevo.

Sin embargo, ¿cuántos automovilistas hacen caso a esta "sugerencia"?

Claro, si en realidad las bujías parecen nuevitas. Parecería un pecado tener que regalárselas al nene para que juegue con ellas y comprar otras nuevas.

No obstante, la absoluta realidad es que luego de haber trabajado, atornillada humildemente a sus correspondientes tapas de cilindros, durante esos 16.000 km, las bujías trasponen una zona límite de seguridad más allá de la cual pueden empezar a fallar.

Esas fallas, no necesariamente significan su incapacidad para hacer que la chispa eléctrica salte entre sus electrodos; significan sí, la falta de aptitud para quemar correctamente la mezcla carburante en los cilindros (aunque la chispa se produzca).

Las fallas incipientes no siempre pueden ser detectadas o apreciadas. Mucho antes que las fallas comiencen a producir irregularidades en el funcionamiento del motor, el mismo va perdiendo potencia gradualmente y el consumo de nafta se incrementa paso a paso, ocasionando un gasto ($$$) que hubiera compensado ampliamente el reemplazo de bujías prescripto.

Hemos dicho que la bujía puede

Foto 1
Bujía destruida por fusión, ocasionada por fuga de gases de combustión.

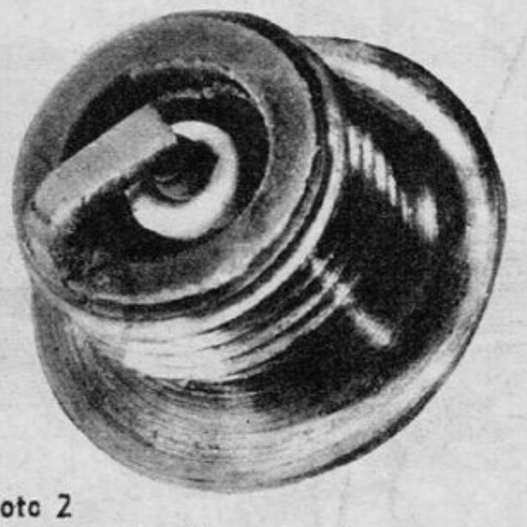


Foto 2
Una combustión correcta, y una temperatura de combustión normal; bujía color canela o grisácea.

Foto 3
El aceite que sube a la cámara de combustión origina depósitos carbonosos húmedos.

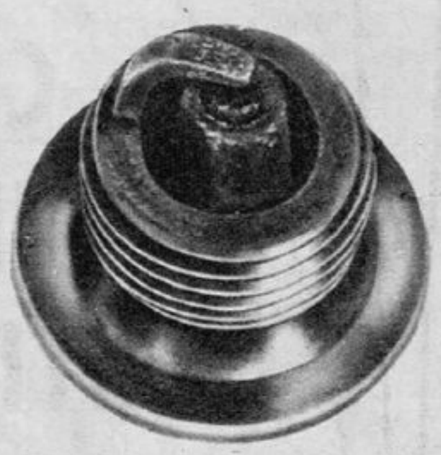


Foto 4
Depósitos carbonosos duros o fríos, muy adheridos bujía demasiado fría.

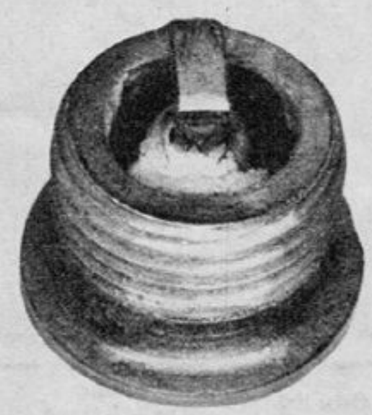


Foto 5
Bujía en cortocircuito por puente de depósitos carbonosos entre cuerpo y aislador.

https://argentoteca.blogspot.com

fallar aun produciendo chispa. Esta situación se presenta generalmente cuando la chispa escapa, en parte, por los depósitos carbonosos depositados en los electrodos, aislador y bornes, resultando un salto de chispa muy débil, que es la causante de la mala combustión de la mezcla.

Por otra parte, el desgaste de los electrodos hace que la distancia entre éstos aumente en un promedio de 0,025 mm por cada 1.600 km de recorrido del vehículo. En consecuencia, el camino que debe recorrer la chispa (distancia entre electrodos) se ha incrementado al cabo de 16.000 km en 0,25 mm, siendo paralelamente mayor la resistencia eléctrica que la chispa encontrará.

También esta circunstancia produce fallas en las bujías, fallas que se incrementan especialmente cuando se acelera el motor súbitamente. Esto es debido a que cuando se pisa el acelerador bruscamente, la mariposa del carburador se abre por completo, permitiendo de esa manera que la mezcla carburante que penetra en los cilindros tenga una densidad muy elevada. En esta situación la resistencia eléctrica de los gases mencionados aumenta, siendo consecuentemente más dificultoso el salto de la chispa.

Los manuales, asimismo, recomiendan limpiar y ajustar las bujías cada 5.000 km, es decir, esto haría que las bujías antes de ser reemplazadas deben ser sometidas a su propio "service" por lo menos dos veces.

La limpieza y ajuste comprenden: el clásico arenado a presión (operación ésta, que se debe realizar en una estación de servicio o taller especializado, a menos que el dueño del vehículo sea el feliz propietario de un arenador de bujías con su correspondiente compresor de aire) y finalmente, el limado y ajuste de la luz de los electrodos.

Es interesante hacer notar que si las bujías en cuestión estuvieran sucias de aceite (húmedas), antes de someterlas al arenado es necesario remover ese aceite, con un solvente apropiado. De esta manera se evita el riesgo de que algunos granitos de arena queden adheridos a los intersticios humedecidos de la bujía que ha sido sometida al chorro de arena.

Se comprenderá que esos granitos de arena no son nada útiles dentro de los cilindros del motor.

Una vez limpia la bujía, deben ser limados los electrodos, utilizando una limita plana (vulgo "limita de platinos") para restituirle los ángulos afilados de los bordes de los electrodos y finalmente se ajusta la luz entre los mismos a la medida indicada por el fabricante.

La operación del limado de los electrodos y el posterior ajuste de la luz de los mismos, son sumamente importantes, ya que experiencias efectuadas por fábricas de bujías, han comprobado que el voltaje necesario para el salto de chispa en las bujías usadas, que han sido sometidas correctamente a esas operaciones, es similar al voltaje necesario en bujías nuevas.

Las operaciones de limpieza y ajuste de las bujías, si bien son sumamente simples, requieren algunas previsiones que no todos los que las efectúan, llevan a cabo.

En primer lugar, es necesario sopletear la cavidad de la tapa de cilindros, donde se aloja la bujía (antes de sacar ésta), para evitar de este modo que las basuras que eventualmente se depositan, penetren en los cilindros, al sacarse las bujías.

Cuando se deba ajustar la luz entre electrodos —después de limar los mismos— se debe tener presente que sólo se debe doblar el electrodo de masa (lateral).

Es muy conveniente, cuando se sacan las bujías, alinearlas en algún lugar, de tal modo que se pueda conocer la ubicación que cada una ocupaba, para el análisis correcto de eventuales depósitos y otras anormalidades que reflejen lo que acontece en los respectivos cilindros.

Antes de volver a colocar las bujías es importante limpiar los asientos de las mismas, con un paño limpio, para evitar de esta manera que alguna partícula pueda quedar alojada entre la tapa de cilindros y la junta de la bujía.

En esa situación las bujías no asentarán correctamente, pudiéndose producir fugas de gases combustionados que pueden llevar a la destrucción a la bujía (Foto Nº 1).

Si las bujías tienen capuchones protectores (chupetes), al cambiarlas, es una buena política instalar capuchones nuevos. Los viejos pueden estar resecos y rajados, y en este caso, la corriente que sigue el camino de menor resistencia a través de la parte

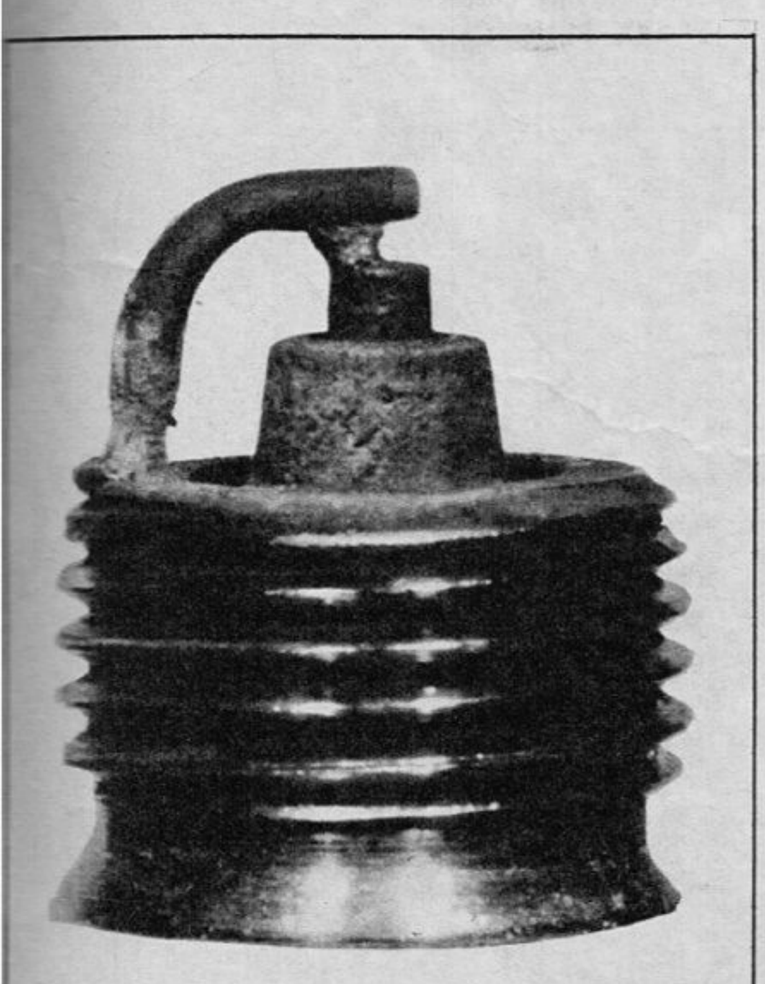


Foto 6
Aspecto típico de una bujía de un motor de dos tiempos, en el cual se ha usado una mezcla incorrecta (exceso de lubricante).
El depósito carbonoso se ha situado entre los electrodos, originando un cortocircuito que pone fuera de acción a la bujía.

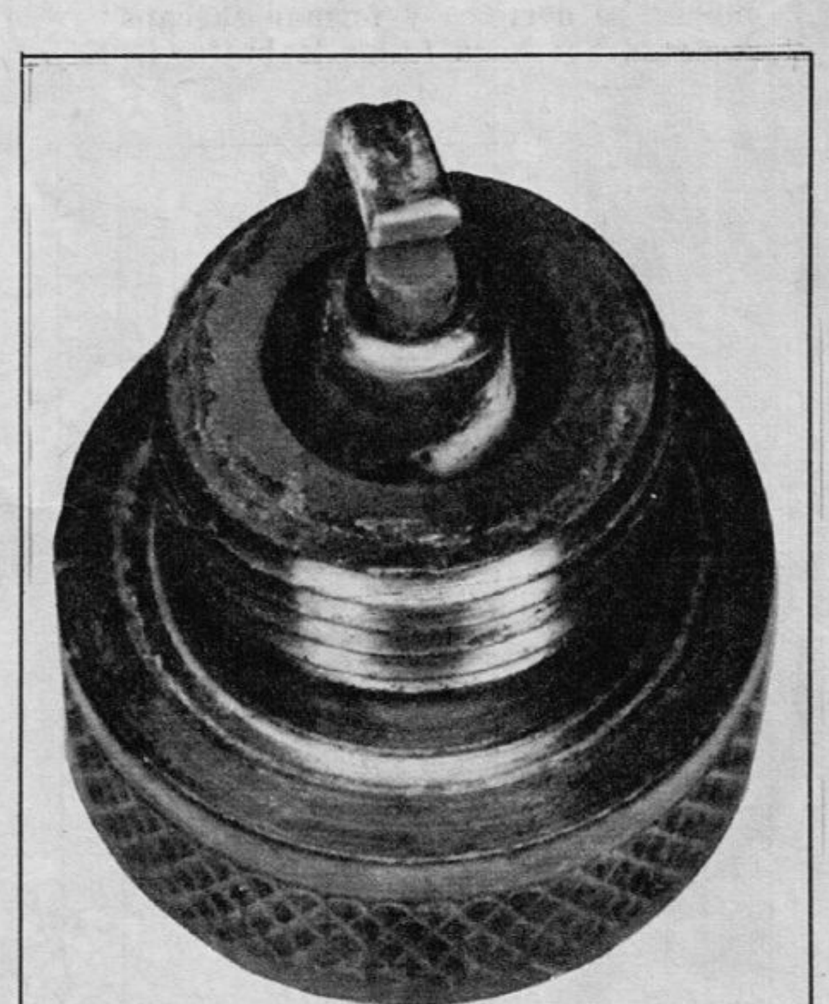


Foto 7
En esta bujía, por causas de un súbito incremento de la temperatura (producido posiblemente durante una fuerte aceleración), los depósitos de combustión normales se derriten y se adhieren.
Se forma de este modo una capa lustrosa que hace fallar a la bujía.

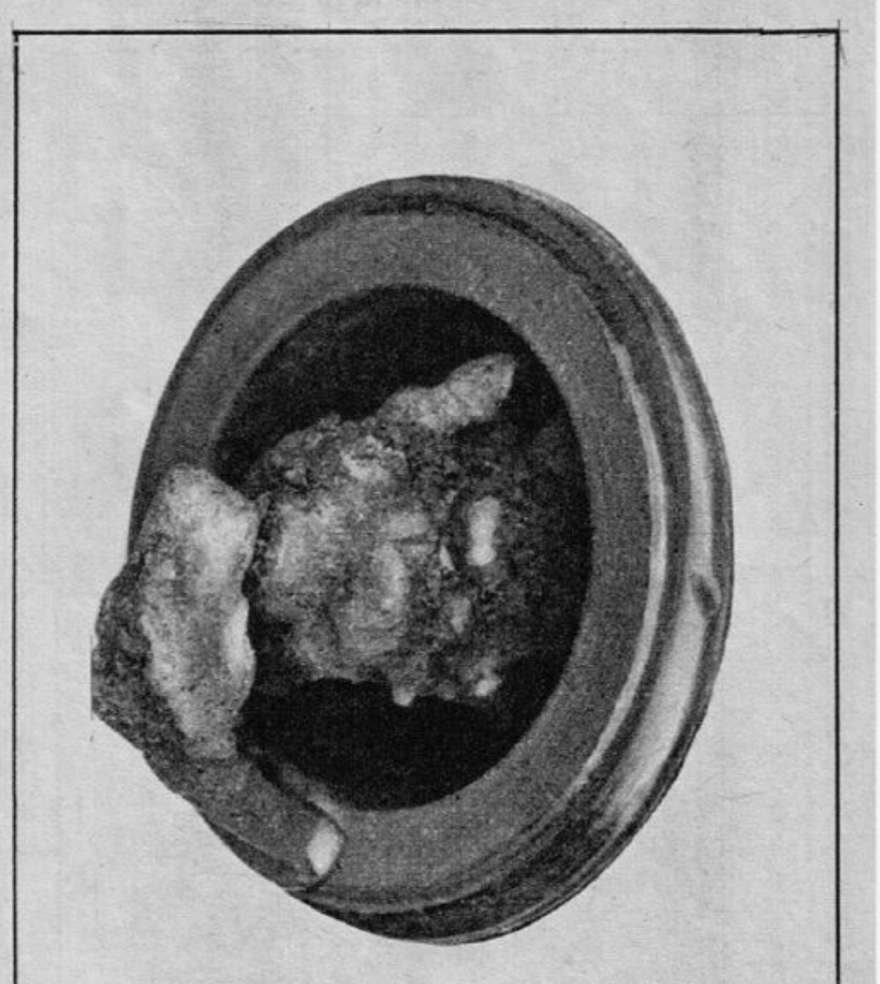


Foto 8
En automotores que circulan por zonas polvorientas o arenosas (vehículos utilizados en obras viales, especialmente), la combinación de las finas partículas de silicio con el tetraetilo de plomo, origina depósitos que inutilizan las bujías.

https://argentoteca.blogspot.com

superior del aislador, puede dejar un voltaje insuficiente para el correcto salto de chispa entre los electrodos.

Es sabido que el desgaste gradual de los electrodos es causado por una erosión combinada de origen termoquímico-eléctrico. En lo que respecta al desgaste termoquímico, lo producen fundamentalmente el azufre y el plomo contenido en las naftas actualmente en uso; estos elementos, a la elevada temperatura de 800° C atacan al níquel (electrodos) y lo erosionan.

La erosión puramente eléctrica de los electrodos se comprende con el siguiente razonamiento: el proceso del salto de la chispa en la bujía ocurre prácticamente en dos partes: la primera (descarga capacitiva) es la que realmente actúa para encender la mezcla carburante. En la bujía se produce un rápido incremento de la tensión, hasta que el potencial es suficiente para que la corriente trasponga la luz entre los electrodos.

La otra parte (componente inductiva) es la que se acumula por inducción en la bobina de encendido, y sigue a la descarga capacitiva, aunque no contribuye a la inflamación de la mezcla.

Sin embargo esta cola nociva de la chispa es la causante de la erosión de los electrodos, y ocasionalmente de la interferencia eléctrica.

El análisis de las bujías es muy útil para determinar el funcionamiento del motor. Un motor normal y una temperatura de funcionamiento correcta dará como resultado una bujía con muy pocos depósitos, y éstos serán de color canela o gris (foto número 2).

Depósitos carbonosos húmedos (foto Nº 3) indican exceso de aceite en la cámara de combustión (aros gastados, desgaste excesivo de los cilindros, desgaste importante en las guías de válvulas, etc.). En este caso se puede aliviar el problema con el uso de bujías más calientes o con bujías de extremo saliente.

Los depósitos carbonosos duros o fríos (foto Nº 4) significan la necesidad de reemplazar la bujía por otra más caliente y/o limpiar el filtro de aire del carburador, y ajustes en la carburación.

Cuando una porción muy grande de depósitos carbonosos se aloja entre el aislador y el cuerpo de la bujía (foto Nº 5) se forma un puente que hace entrar en cortocircuito a la bujía. Esto es muy frecuente en motores de dos tiempos, cuando los depósitos carbonosos que se originan en la cabeza del pistón (causados a su vez por mezclas incorrectas o uso de aceites indebidos) son arrojados hacia la bujía. Esta situación también se produce en los motores de cuatro tiempos cuando se los usa prolongadamente a velocidades bajas.

El puente entre electrodos (bujía perlada) es una situación ocasionada por factores similares a los anteriormente descriptos, y muy comunes en los motores de dos tiempos (foto número 6).

Los depósitos duros y brillantes (foto Nº 7) son evidencia de que la temperatura de la cámara de combustión se ha elevado súbitamente durante una aceleración; por ello, los depósitos normales, en lugar de quemarse, se derriten y forman la capa lustrosa que hará fallar la bujía. La solución es poner una bujía más fría.

En la foto Nº 8 vemos una bujía con depósitos de silicatos de plomo, formado por la combinación de finas partículas de arena y el plomo tetraetilo de la nafta. Estos depósitos inutilizan la bujía, y son muy comunes en automotores que circulan en zonas arenosas.

Las bujías que presentan un color blanco sucio con ampollitas en el aislador (foto Nº 9) indican un recalentamiento, que bien puede haber sido causado por graduación incorrecta de la bujía o falta de ajuste en la puesta a punto del encendido; en consecuencia, se deberá ajustar el encendido o se deberá colocar una bujía más fría.

De continuar la situación anterior —exceso de temperatura—, la bujía puede sufrir el derretimiento del electrodo central, y más adelante del electrodo de masa (foto Nº 10).

Cuando el electrodo de masa se socava como se puede ver en la foto Nº 11, la causa seguramente se halla en la polaridad invertida de la bobina de encendido. Es de destacar que las bujías se diseñan acordándole polaridad negativa al electrodo central. La falla anterior se soluciona simplemente cambiando de posición los conductores del primario de la bobina.

Con muy poca inversión de tiempo y de dinero se pueden tener bujías en óptimo estado de funcionamiento, y los dividendos que esa inversión deja, son insospechados: tranquilidad, salud y divisas. *

(Fotografías cortesía de la CHAMPION SPARK PLUG Co.)

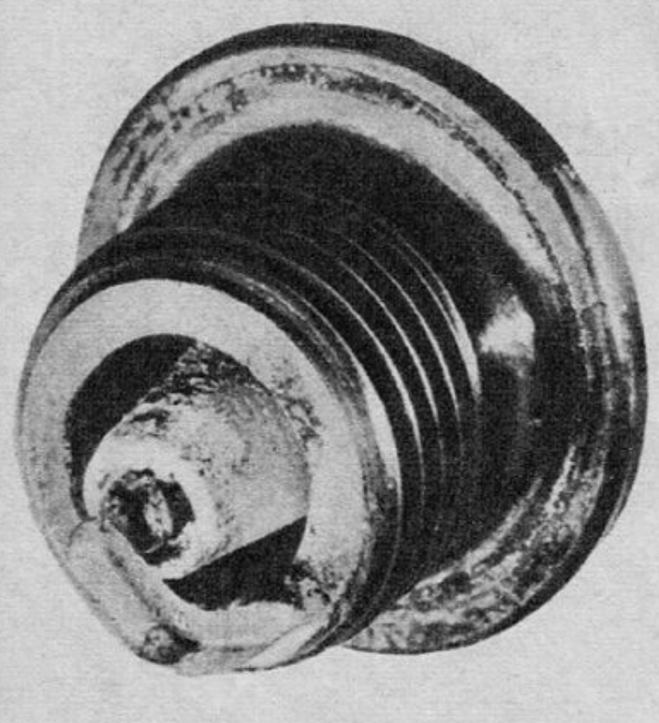


Foto 9
Una bujía muy caliente, o una falta de puesta a punto del encendido, pueden determinar un recalentamiento de la bujía.
En esta situación, la bujía presenta un aspecto de calcinación, pequeños depósitos en forma de ampollitas y color blanco.

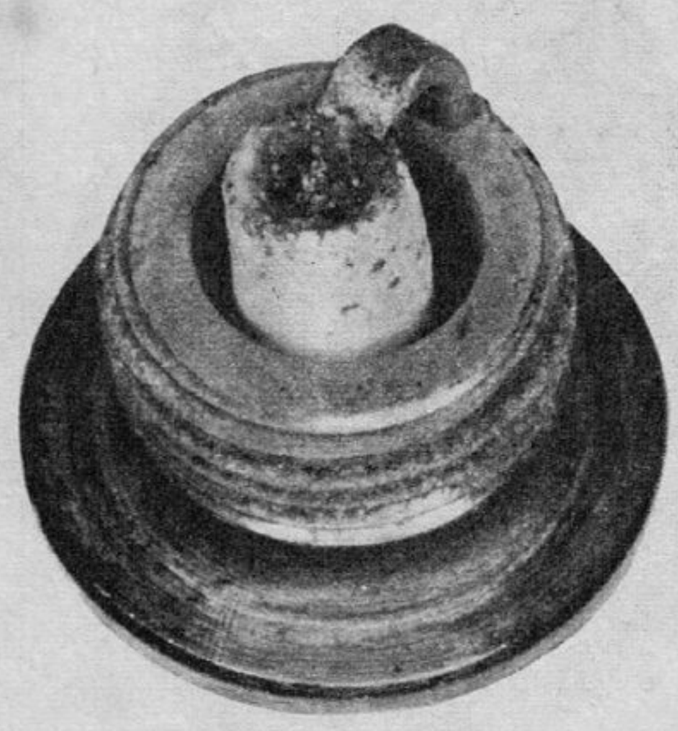


Foto 10
En esta bujía, a la temperatura se le fue la mano: se fundió el electrodo central.
Todas las bujías se diseñan de tal manera que el electrodo central (polaridad negativa) opere a temperatura más alta que el electrodo lateral, para facilitar la emisión de electrones.

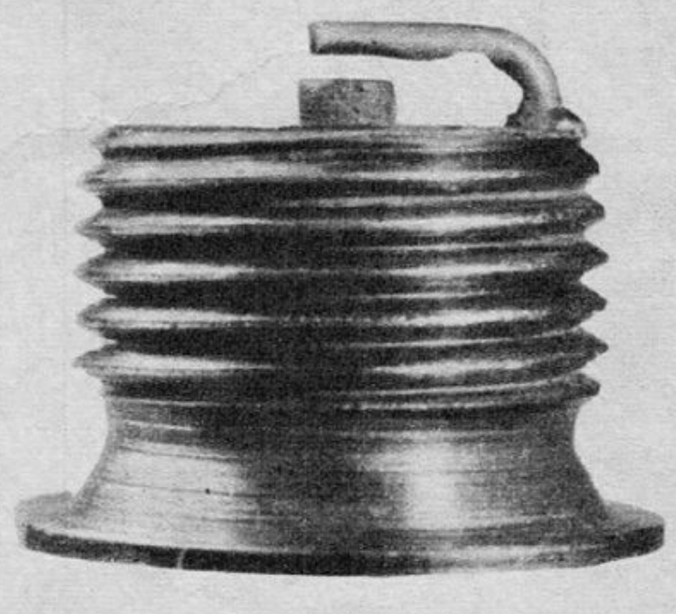


Foto 11
El electrodo lateral (de masa) se ha socavado por polaridad invertida en la bobina de ignición.
La solución es inmediata: bastará cambiar los terminales de la bobina permutando su posición en los correspondientes bornes.

https://argentoteca.blogspot.com

PARA CADA MODELO PARA CADA USO ELIJA...

P.V.I.

JUEGOS de SEGMENTOS
FORROS de EMBRAGUE
BLOQUES para FRENOS
CINTAS de FRENO en ROLLO

PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A.
Fabricado bajo licencia de Johns Manville - U.S.A.

SR. COMERCIANTE O TALLERISTA

Le interesa recibir alguna publicación especializada PVI?
Haga el favor de llenar este cupón y entregue el mismo a su proveedor habitual **PVI**

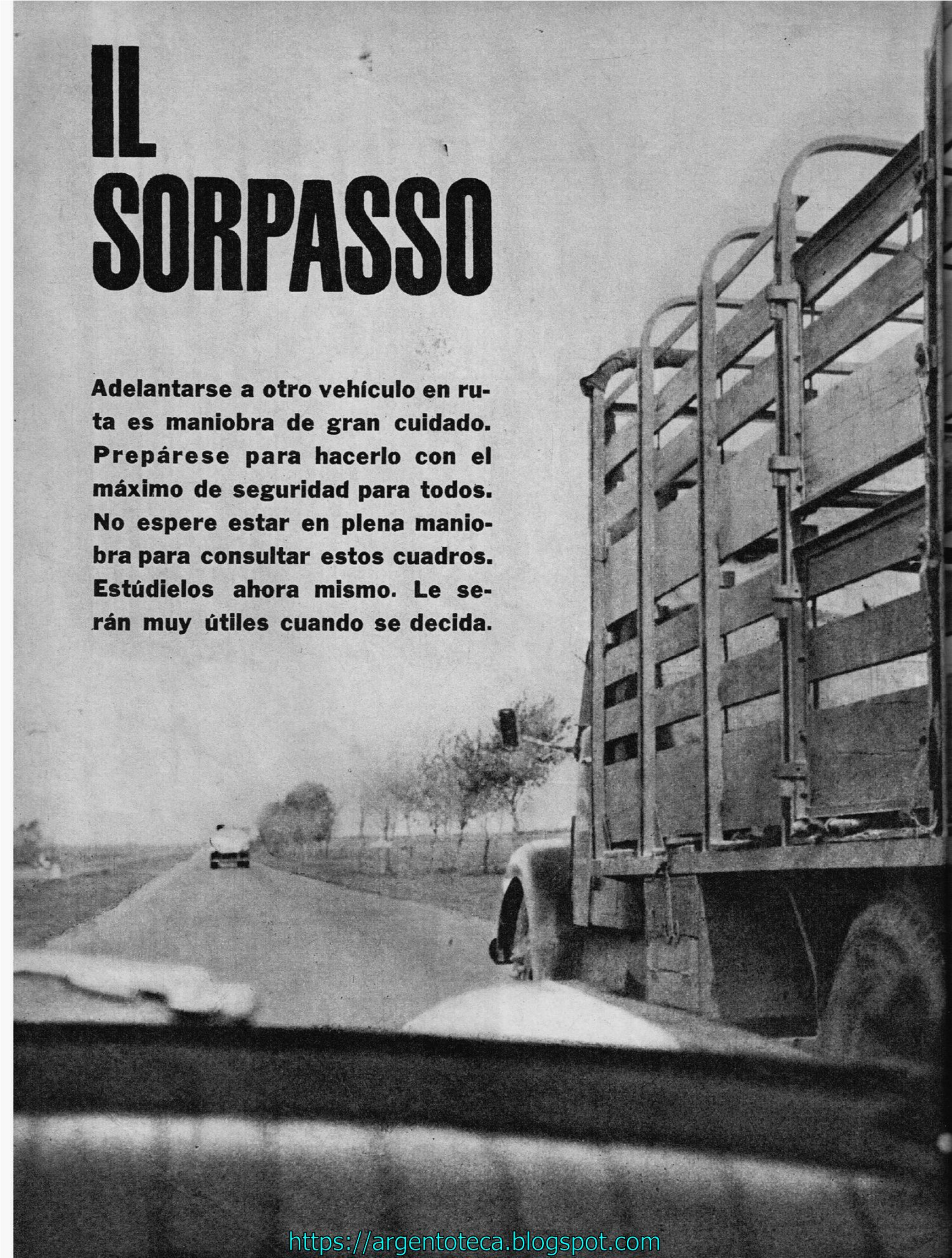
CATALOGO PVI ☐ **MANUAL PVI** ☐

NOMBRE .....
ACTIVIDAD .....
DIRECCION .....
DISTRIBUIDOR **PVI** .....
CORREDOR .....

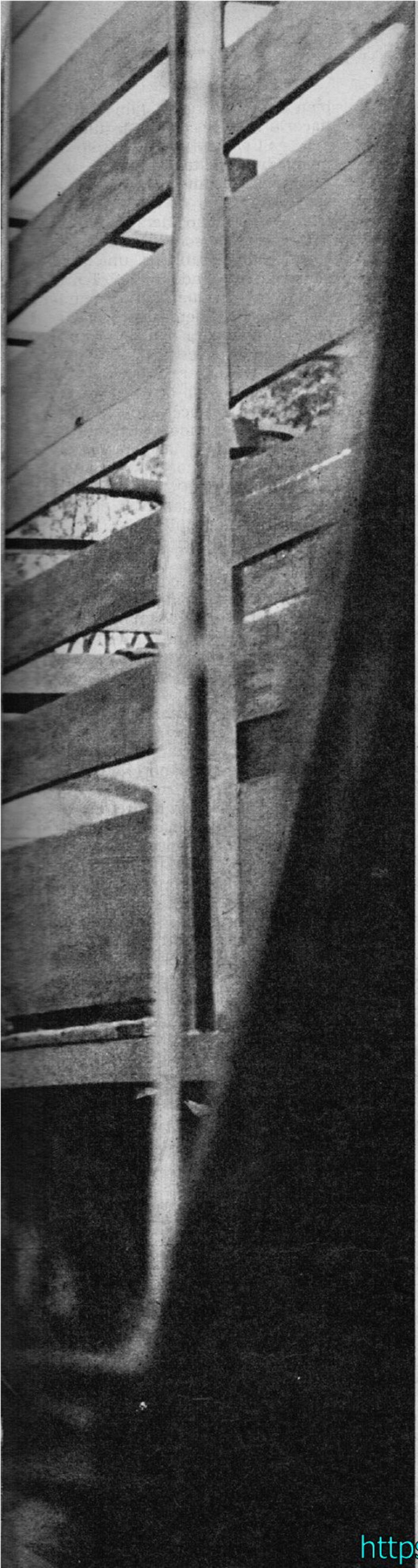
https://argentoteca.blogspot.com

IL SORPASSO

Adelantarse a otro vehículo en ruta es maniobra de gran cuidado. Prepárese para hacerlo con el máximo de seguridad para todos. No espere estar en plena maniobra para consultar estos cuadros. Estúdielos ahora mismo. Le serán muy útiles cuando se decida.



https://argentoteca.blogspot.com

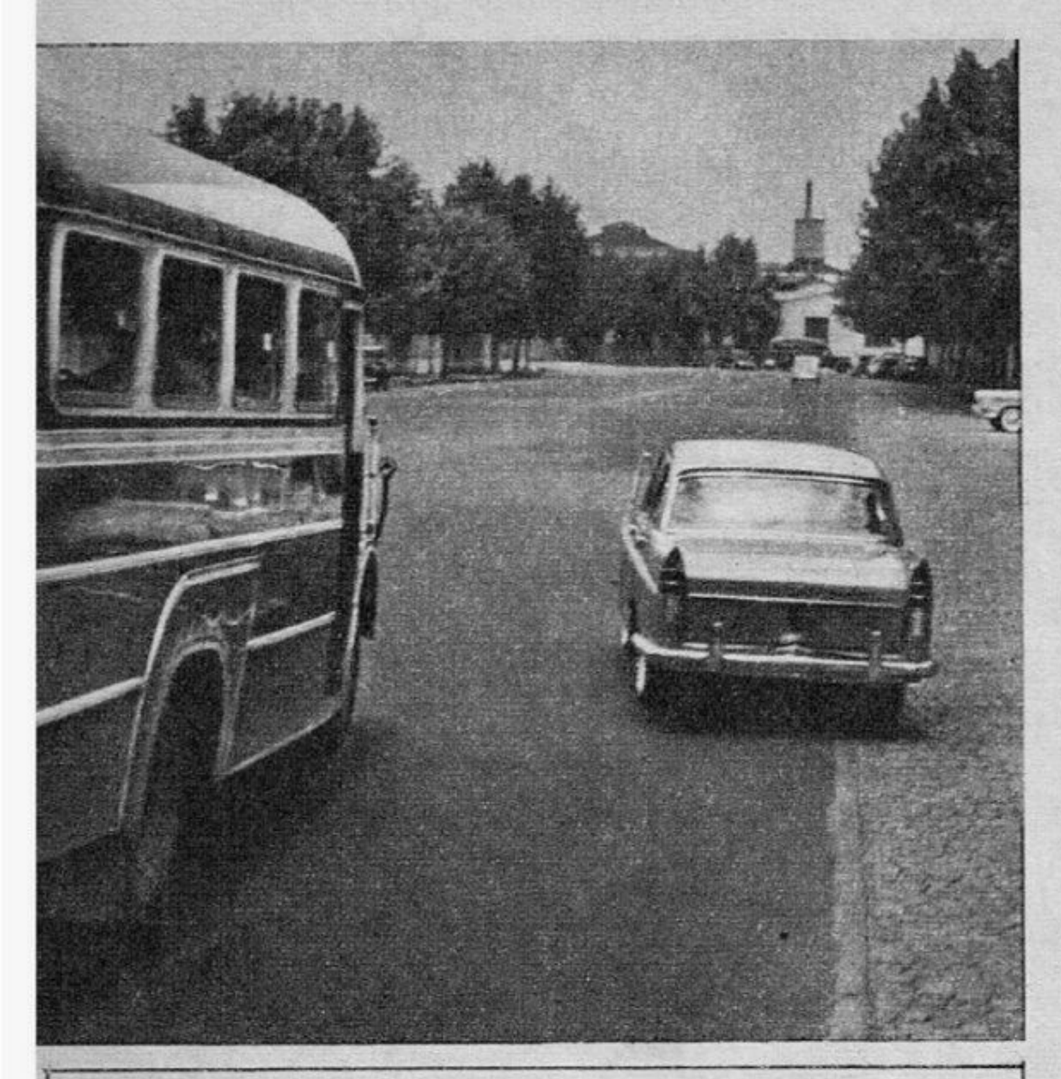


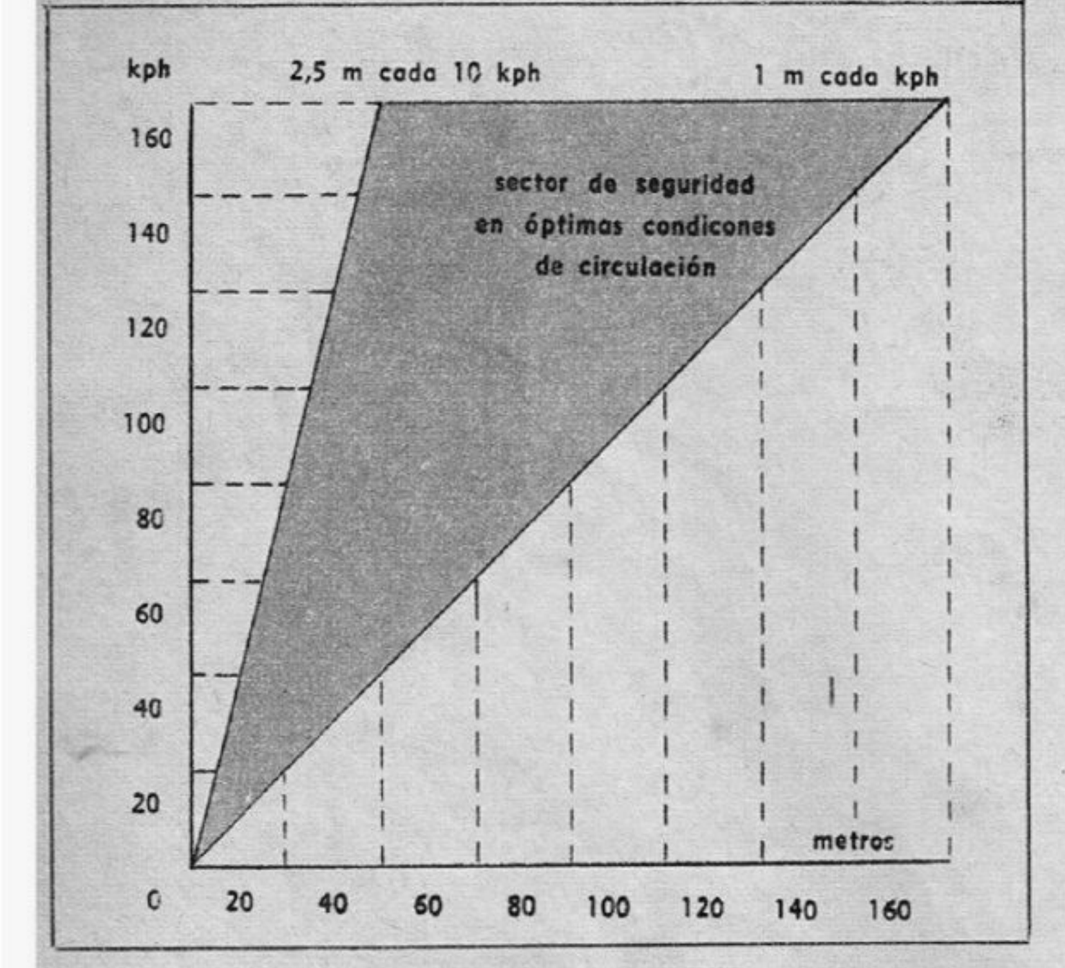
Una de las maniobras más simples, pera a la vez más peligrosas, es la de sobrepasar a un vehículo en la ruta. Mucha gente pagó muy cara la falta de capacidad para valorar exactamente las distancias, o la falta de práctica para percibir un obstáculo desde lejos.

La pequeña tabla que publica PARABRISAS, indica cuáles son la distancia y el tiempo necesarios para superar a otro vehículo circulando a determinadas velocidades constantes. Si bien no le servirá para consultarla unos segundos antes de decidirse a pasar o a quedarse en su mano, al menos, le puede dar una idea capaz de sugerirle muchas cosas.

De todas maneras, no todo es cuestión de valorizar el espacio, cosa que, por re-

https://argentoteca.blogspot.com





La zona grisada corresponde al sector de Seguridad en óptimas condiciones de circulación.

Las distancias y los tiempos pueden ser aumentados pero nunca disminuídos. Téngalo presente en el momento de decidir un sobrepaso.

gla general, está sujeta al ojo, a los reflejos y a la experiencia conductiva del piloto. Hay reglas —no siempre especificadas en el Código de Tránsito— que contribuirán a facilitar la maniobra.

1. — No sobrepase, *desde ningún punto de vista,* en curvas, cuestas, túneles, pasos a nivel o desvíos. Hágalo en los tramos rectos, y una vez que esté bien seguro de poder hacerlo sin apremios. Contemple siempre la posibilidad de volver a su mano con tranquilidad.

2. — Tenga en cuenta que durante casi la cuarta parte del tiempo que requiere la maniobra, el auto que sobrepasa desaparece en el área de puntos no visibles del coche pasado. Hágase "adivinar" constantemente por el conductor más lento.

3. — La bocina es una de las buenas maneras de anunciarse, pero tiene el inconveniente de no ser oída en un auto que circula con las ventanillas cerradas. Antes de abandonar su mano emplee señales luminosas y use la bocina sólo cuando esté encima del auto que sobrepasa. Es muy saludable hacerse oír mientras no lo ven.

4. — Cuando sobrepase camiones no use la bocina. El camionero no lo oirá. Aunque sea de día, páselo luego de anunciar la maniobra con intermitencias luminosas, que serán perfectamente visibles por el espejo retrospectivo del camión. Por otra parte, no olvide que estos vehículos circulan, por regla general, en tandems, cuando menos, de tres o cuatro. Contemple siempre la posibilidad de volver a la derecha, aunque sea intercalándose entre dos camiones.

5. — Considere siempre que los micros viajan a 90-100 kph. Si no tiene 120-130 kph seguros, piénselo bien antes de pasar. Jamás intente hacerlo si no es por la izquierda.

6. — Si el camino es de ripio o tiene piedras sueltas, duplique en su cálculo la distancia necesaria para sobrepasar. No olvide que un retorno a la mano, demasiado cerca del vehículo sobrepasado, puede costarle un parabrisas, una unidad sellada o un lindo bollo, al presupuesto del conductor. Los neumáticos muerden demasiado fuerte y cualquier piedra puede transformarse en proyectil.

7. — Si lo pasan a usted, facilite la operación del otro coche. Con sólo soltar el acelerador, durante un par de segundos, disminuirá en más de un 10 % la distancia necesaria para el "sorpasso", sin que ello perjudique mayormente su promedio. Hágalo cuando el otro auto esté sobre la izquierda.

8. — Naturalmente, use las luces durante la noche. De todos modos, no se engolosine con la guiñada o la luz larga. Considere que, a distancia prudencial, los focos altos se reflejan peligrosamente en el espejo del coche que va adelante.

9. — Sobrpase en el menor tiempo y distancia posibles. No vacile en conectar una marcha más baja para acelerar el envión. "Espíe" la ruta antes de lanzarse a la izquierda. Salga de su mano lo antes posible para otear la ruta.

10. — No hay nada especificado en cuanto a la distancia lateral que debe mantenerse respecto al vehículo sobrepasado, pero entendiéndose que la mano izquierda está completamente a su disposición, no estaría mal que usted deje un buen metro y medio entre auto y auto. En caminos ripiosos aléjese lateralmente, cuanto le sea posible, para evitar piedrazos. *

CIRCULANDO A:

SUPERANDO UN VEHICULO QUE ANDA A — k.p.h.	70	80	90	100	110	120	130
50	250 m 13 seg	180 m 8 seg	150 m 6 seg	140 m 5 seg	120 m 4 seg	115 m 3,5 seg	110 m 3 seg
60	485 m 25 seg	290 m 13 seg	200 m 8 seg	165 m 6 seg	150 m 5 seg	135 m 4 seg	125 m 3,5 seg
70		560 m 25 seg	325 m 13 seg	220 m 8 seg	180 m 6 seg	165 m 5 seg	145 m 4 seg
80			625 m 25 seg	360 m 13 seg	240 m 8 seg	200 m 6 seg	180 m 5 seg
90				700 m 25 seg	390 m 13 seg	270 m 8 seg	215 m 6 seg
100					750 m 25 seg	435 m 13 seg	290 m 8 seg
110						840 m 25 seg	470 m 13 seg
120							900 m 25 seg

https://argentoteca.blogspot.com

...LO LLEVA DE VACACIONES!

CITROËN 2CV

el automóvil inimitable que se adelantó a su tiempo!

Lo lleva a usted, a su familia y todo lo que gusten llevar! Porque el 2 CV es comodidad de paragolpe a paragolpe! Abra una de sus cuatro puertas y penetre en su interior... hay espacio verdad? Y también sol... porque el 2 CV es convertible. Más tarde, ya en la playa, (O donde esté!) la familia bajará a merendar... y podrán hacerlo en un verdadero "living" al aire libre... porque los asientos del 2 CV se sacan íntegramente, brindando en cualquier terreno confort de hogar!

ECONOMICO EN EL GASTO... DERROCHA VENTAJAS!
Su embrague semi-automático, sus 4 velocidades perfectamente sincronizadas y la tracción delantera - desde 1934 - aseguran magnífica maniobrabilidad e incomparable rendimiento! ¡Qué poco consume un 2 CV!.. 5 litros de nafta cada 100 kilómetros, aceite de tanto en tanto... y agua no lleva, porque refrigera por aire!

Consulte al Concesionario de su zona
CITROËN ARGENTINA S. A. Buenos Aires

UD. EL PLAN CONFIANZA Y CITROËN!
Y una realidad, el único Plan con entrega diferida, que a más de estar respaldado por un nombre mundial, le garantiza durante **seis meses**, el precio vigente en el momento de firmar su contrato de compra! Además en otros planes de más largo plazo, el dinero por usted aportado queda a cubierto de eventuales fluctuaciones de la moneda,

https://argentoteca.blogspot.com

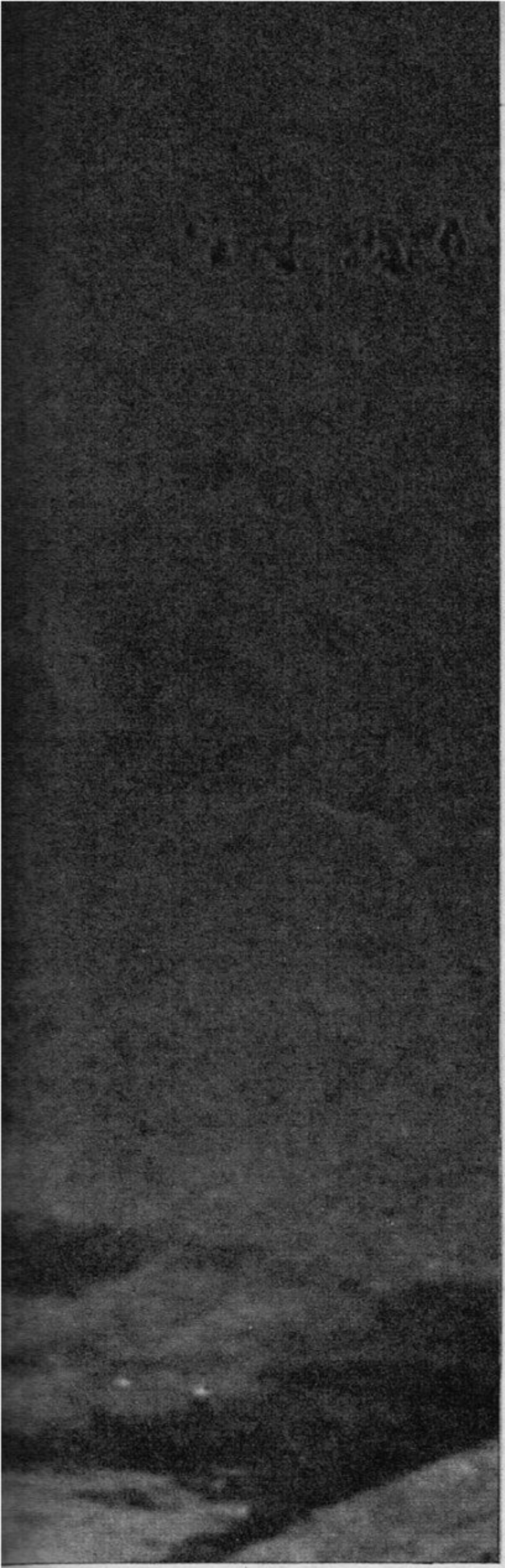
CAMINO DEL INFIERNO

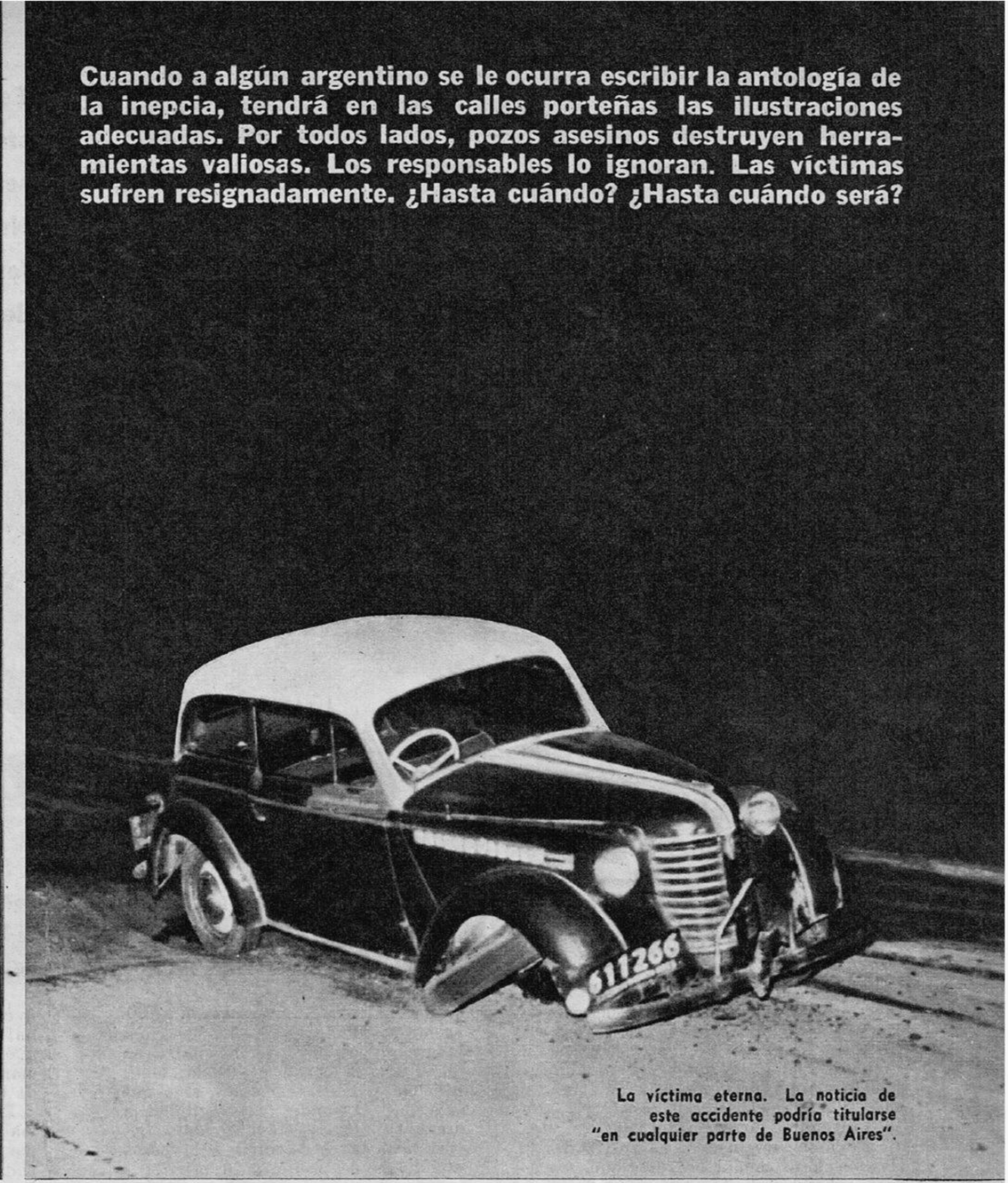
A riesgo de parecer lloronas profesionales o plañideras de antigua tragedia, nosotros tenemos que avisar siempre a nuestros lectores que buena parte de las notas de PARABRISAS entra en imprenta con un adelanto poco propicio a la información tipo "último momento" (salvo para las noticias a las que reservamos fechas especiales que aseguran su actualidad).

En momentos en que escribimos estas líneas, el nuevo intendente de Buenos Aires ha proclamado "urbi et orbi" que la cuestión de los baches tiene prioridad absoluta; que los mejores esfuerzos del municipio se dedicarán a planchar las calles, para que dejen de ser trampas mortales para puntas de ejes, emboscadas asesinas de suspensiones, cepos siniestros que

https://argentoteca.blogspot.com

Cuando a algún argentino se le ocurra escribir la antología de la inepcia, tendrá en las calles porteñas las ilustraciones adecuadas. Por todos lados, pozos asesinos destruyen herramientas valiosas. Los responsables lo ignoran. Las víctimas sufren resignadamente. ¿Hasta cuándo? ¿Hasta cuándo será?





La víctima eterna. La noticia de este accidente podría titularse "en cualquier parte de Buenos Aires".

descuajeringan las carrocerías. Se ha dicho también que un comité regulará la rotura de pavimentos (que enconadas cuadrillas han estado destruyendo con ejemplar ensañamiento durante largos meses), y asimismo, controlará la refección de los levantados para que las calles queden como deben estar.

Si no fuera demasiado pedir, nos gustaría que además de esas tareas el comité coordine los trabajos indispensables para que no se repita lo que acostumbramos a ver en estos momomentos, o sea un orden anacrónico y perjudicial, que podría ser así detallado:

1º) La Municipalidad arregla una calle.

2º) Obras Sanitarias llega en seguida y rompe para poner caños.

3º) Obras Sanitarias arregla y llegan los del Gas y la vuelven a romper.

4º) Los del Gas arreglan y vienen los de Segba y rompen otra vez.

5º) Arreglan los de Segba y la calle se rompe a las dos semanas, seguramente por fatiga del material. Vuelve la Municipalidad a arreglar (soñar no cuesta nada) y vienen los de Obras... y etc.

A lo mejor, cuando esta nota vea la luz, los alborozados vecinos de la calle Ramsay, entre Echeverría y Blanco, recortarán estas fotos y, mirando la calle normalizada, se dedicarán a recordar con melancólica nostalgia los excitantes años en que los autos desprevenidos se hacían añicos en los baches que adornaban el tramo.

Dando al periodismo la función de historia menuda que en cierto modo le compete, damos esta nota con la fervorosa esperanza de que la misma sea asunto del pasado cuando aparezca.

Si así no fuera, y para eterna vergüenza de los porteños, este bache subsistiera aún, PARABRISAS no tendrá más remedio que desempolvar una vieja idea, una y otra vez postergada por nuestra inevitable proclividad al optimismo. Pondremos una alcancía junto al bache, y con el óbolo de los automovilistas que pasen juntaremos el dinero necesario para tapar el agujero, si es que los que debieran hacerlo no lo hubieran hecho todavía. *

https://argentoteca.blogspot.com

MUJERES EN EL SERVICE

Están apareciendo subrepticiamente. Puede ser para bien. No queda mal el toque femenino en medio de los hoscos fierros

¿Qué sucede cuando uno se detiene en una estación de servicio a cargar combustible y se encuentra con la sonrisa y el gesto simpático de una muchacha que pregunta con voz amable:

—¿Cuántos litros, señor?

El cambio es brusco. El rostro de los nerviosos conductores que han venido absorbiendo las tensiones del viaje se distiende también con una amplia sonrisa de satisfacción cuando una joven ataviada con cómodos pantalones y un elegante suéter llena el tanque de su automóvil, verifica el nivel de aceite, carga de aire los neumáticos, controla la presión de los mismos y limpia los parabrisas con la soltura que puede hacerlo el más experimentado colega masculino. Tal lo pudimos comprobar en la estación de servicio "Panamericana" (avenida San Martín y Nazca) donde trabajan Norma Beatriz Perotti y Alicia Frisona.

Después de actuar unos minutos como vulgares espectadores, nos hacemos ronocer, y pronto fructifica el diálogo. Las jóvenes nos manifiestan que se sienten tan cómodas que a veces ni se dan cuenta de que están trabajando. La señorita Perotti estaba empleada en una peluquería, y la señorita Frisona en una casa de modas, pero un día apareció el siguiente aviso en los diarios: "Se necesitan señoritas de buena presencia para expender nafta". Se presentaron entre varias postulantes y resultaron triunfadoras, pues para vender nafta no sólo basta la buena presencia, tener seriedad y buenos modales, sino que hay que responder con agilidad a preguntas como éstas: ¿cuánto importan 35 litros de nafta a 11 pesos y 8 litros de aceite a 70 pesos?; o ¿cuánto debe pagar un señor que carga 22 litros de nafta a 13 pesos y 5 litros de aceite a 75 pesos? El cliente carga, paga el importe de su cuenta incluyendo la propina para la vendedora y parte sin aceptar vacilaciones.

Uno de los propietarios de la firma participa de la entrevista y le preguntamos cómo nació la idea de emplear señoritas, y expresa que en los países más cultos este trabajo está en manos de mujeres y el éxito allí ya no es novedad. En su experiencia particular afirma que ha mejorado en mucho la atención al público, que han ganado nuevos clientes y en consecuencia ha acrecentado bastante la venta.

Las muchachas se mueven como gacelas contestando a nuestras preguntas sin desatender su trabajo manteniendo siempre su rostro iluminado y sin perder ni un instante la femineidad a pesar de sus pantalones. "Me agrada todo tipo de música; suelo ir a bailar y me encanta leer" nos dice una de ellas, al mismo tiempo que asegura la tapa del tanque de nafta del coche de un cliente y después esconde bajo los guantes sus manos desacostumbradas a ese tipo de trabajo y afectadas por el frío.

Detrás de un lujoso "Valiant" asoma un toque femenino indiscutible: macetas con plantas florecidas colocadas sobre los surtidores. La gracia de las jóvenes no sólo ilumina los rostros de los un poco asombrados conductores que llegan allí, sino que se extiende por todos los rincones de la casa... y hasta los rudos compañeros han agudizado su caballerosidad desde hace tres meses con la presencia de Norma y Alicia.

Estas jóvenes no son las únicas que expenden nafta en la Capital Federal. En otras estaciones de servicio también han adoptado el ritmo europeo poniendo la atención del público en manos de señoritas. Todos convienen en suavizar las asperezas de los caminos con una sonrisa femenina "de paso". En rutas que llevan al interior, y principalmente a ciudades importantes, estos centros son atendidos por mujeres. Los resultados son excelentes y en sólo dos cosas aventajan las europeas: que ellas necesitan saber varios idiomas para atender a los turistas de los distintos países y que allá ya no es necesario esconder las piernas bajo los pantalones de las miradas indiscretas sino que usan elegantes trajes femeninos. *

EN EL PROXIMO NUMERO: LISTAS DE PRECIOS DE REPARACIONES DEL AUTOMOVIL

https://argentoteca.blogspot.com

Novedades a través del parabrisas

Realización EDDIE pub. 32-1424 y 32-7989

ADQUIERA UN 0 KM. O TRANSFORME SU AUTO UNION DKW EN UN "SCHMITZ" LINEA ESPECIAL

Motor 62 HP

Pintura total "Línea de Plata" Tapizado especial a bastones - Cinturones de seguridad Volante especial - Cuentà revoluciones - Caño de escape "Abarth" - Frenos de potencia: (doble bomba con circuito independiente delantero y trasero) Faros de potencia - Barra estabilizadora tren delantero - Bocina especial

J. A. CABRERA 4366 - Tel. 773 - 2866
Buenos Aires

Escapes Especiales

ALLIGATOR

la marca más afamada en equipos de competición y turismo veloz, presenta en su nuevo local, su linea para: FIAT
PEUGEOT
RENAULT

en todos sus modelos científicamente desarrollados para lograr máxima potencia y economía.

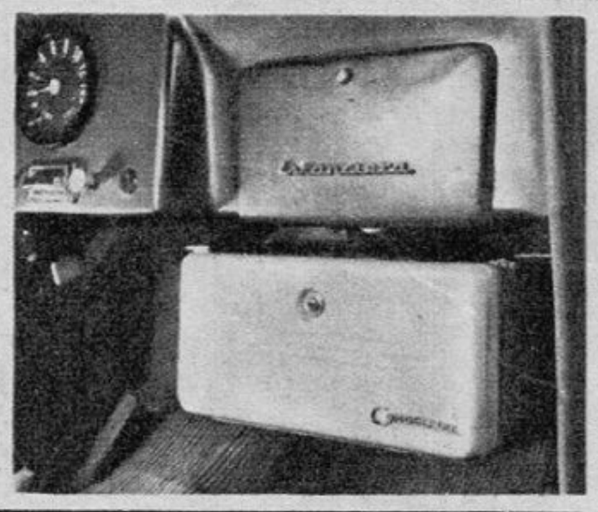
BIM división automotores
Bonpland 1477 - Bs. As. Tel. 771-4605

ERPA presenta sus productos: **SUPRABOND**, adhesivo para cuero, goma, telas y metales. **SUPRALOCK**, sellajunta sintético para motores, naftas, aceites y agua. **SUPRAMELT**, barniz protector para máquinas y aparatos - **PEGOVIA**, adhesivo económico para cueros, gomas, telas, etc. - **MORDAL**, cola vinílica, adhesivo del hogar - **ERPALON**, pintura anticorrosiva - **CORROVIA**, cera protectora para piezas metálicas. **ERPA BURLETE AUTO-ADHESIVO**, para evitar frío, hollín en su hogar y que se coloca prácticamente solo. **ERPOX**, soldadura epoxi, ideal para soldar y rellenar objetos rígidos.

Distribuidores exclusivos: ARTEFA S. R. L. Entre Ríos 1029 - Tel. 23-2466 y 26-2203 - Bs. As.

TAPIZADOS AVENIDA presenta este nuevo modelo de tapizado de lujo adaptable al Citroen 2 C. V. con más confort, mejor línea y en 3 colores: rojo, verde y el clásico azul rayado. **TAPIZADOS AVENIDA Casa central Av. Mitre 94 Tel. 740 - 7446 Villa Martelli - en Cap: Beruti 2813 Tel. 82 - 0375 en Mar del Plata: Alvarado 2311 - Tel. 4 - 8277**

Haga su automóvil funcional convirtiéndolo en "dormitorio". Su ESTANCIERA, Di Tella, Peugeot, Rambler, Renault y todo tipo de coche, colocando los **ASIENTOS CAMA**. Su mecanismo es fuerte y sencillo y está garantizado y patentado. También asientos RECLINABLES y standard. Son sus fabricantes **MAURICIO VITIS y Cía., San Blas 1375/79 (alt. Av. San Martín 2700). Tel. 59-2026, Bs. As.**



AUTEC S.R.L. presenta su Heladera Automática para automotores y lanchas **"CONGELAIRE"**. Funciona con el motor y en pocos minutos baja la temp. a 3 ó 4 grados. No consume electricidad, fabricada bajo licencia norteamericana. Garantía escrita por 5 años, sólida, perfecta aislación, colocación sencilla por su mecánico o en nuestros talleres, puerta con cerradura.

Medidas exteriores:
alto: 19,5 c. ancho 39 c. prof. 28,5 c.
Medidas interiores:
alto: 12 - c. ancho 33,5 c. prof. 21.5 c.

AUTEC S. R. L. AYACUCHO 989
Tel. 41 - 0094

Llegaron los famosos

ANTEOJOS EUROPEOS
PROTECTOR RATTI (90-R)
Peso: 32 gramos con armazón de nylon.

antideslumbrantes, contra encandilamiento y niebla, usado en las fuerzas armadas y aviación europeas, de gran protección y 100% irrompibles. Ahora los automovilistas tendrán seguridad absoluta en la ruta. En sus dos modelos, para damas y caballeros.

Representante exclusivo en Argentina y Uruguay: **Cristóbal J. Bollati.** Carlos Pellegrini 465, 5º p. - Of. 42 - Tel. 35 - 3694 - Bs. As.

LATITUD (MR)

Brújula de absoluta precisión, articulada, con cuadrante luminoso; adaptable a cualquier tipo de automóvil, mediante "ventosa" especial (adherencia al vacío). La Auto - Brújula LATITUD (MR), moderna y práctica, completa el instrumental de su vehículo. Adquiérala por sólo $ 690.- en

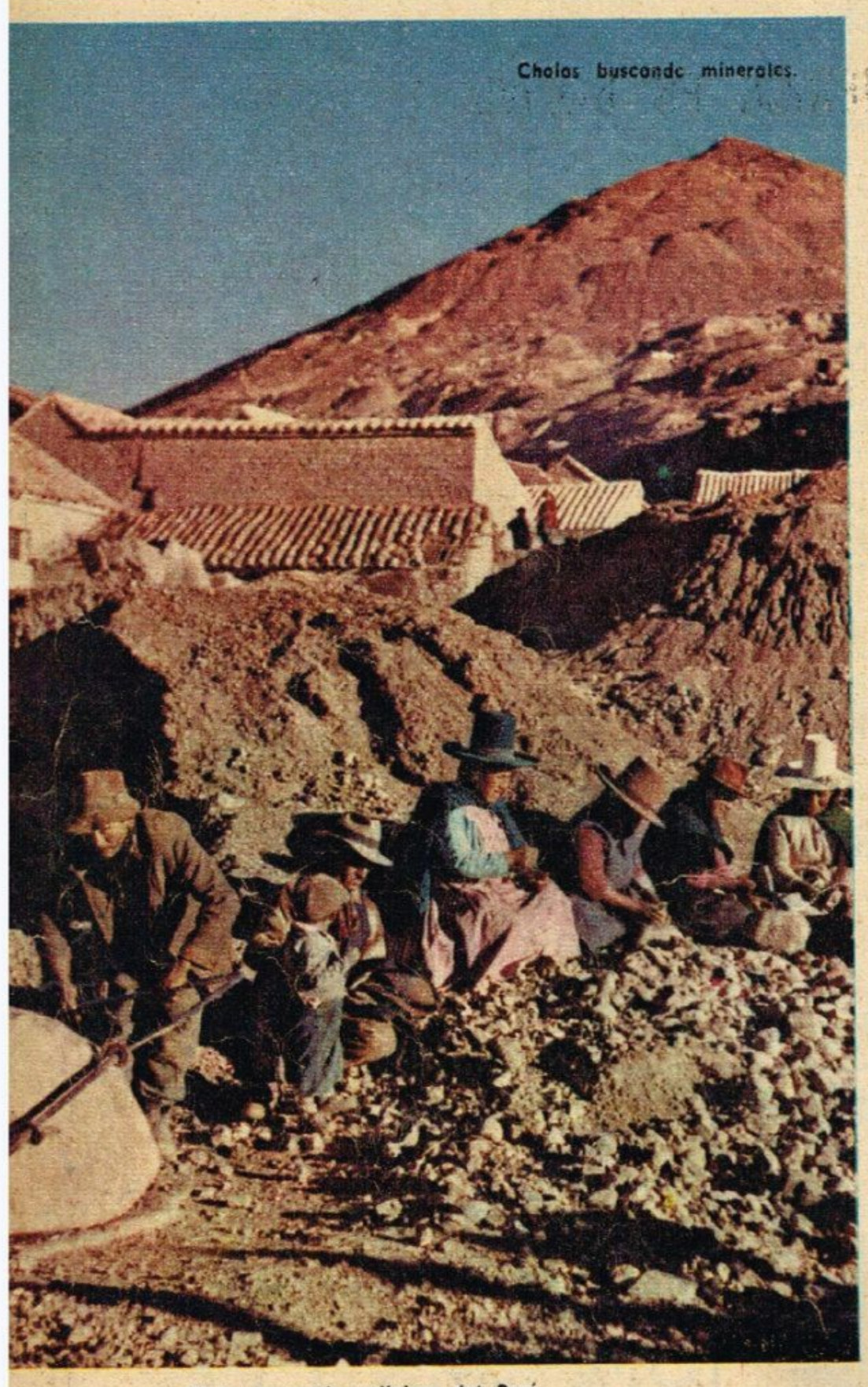
Lutz Ferrando
y Cia. S. A. Fundada en 1878
Florida 240 y 16 sucursales

Silenciadores MARLIT, de Marcos Litvak e hijos S.R.L. con fábricas en Palique 436 y M. A. Rodríguez 2632, Cap. Fed., pioneros en la fabricación de caños de escape y silenciadores presenta sus **EQUIPOS DE ESCAPES ESPECIALES** Peugeot, Fiat, Renault, De Carlo y demás coches europeos y americanos. Con su aplicación se logra menos consumo, mayor pique y más velocidad. Exíjalos en el concesionario y taller de su zona, o colóquelos en los puestos del muñeco MARLIT: Palique 468, t. e. 54-0303, en Palermo, Cerviño 3767 y en Barracas, Herrera 582. t. e. 21-4075.

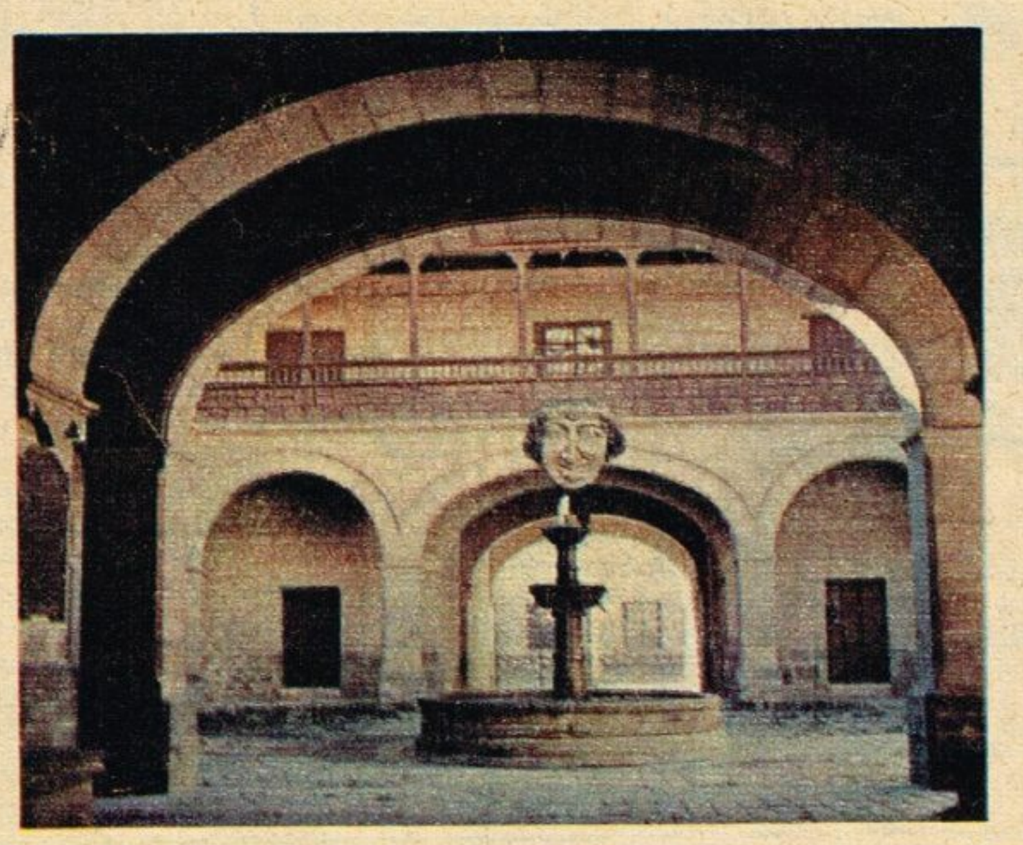
https://argentoteca.blogspot.com

Un viaje inolvidable
por el presente y el pasado
del continente americano.
Las montañas,
el altiplano, el inmenso mar.

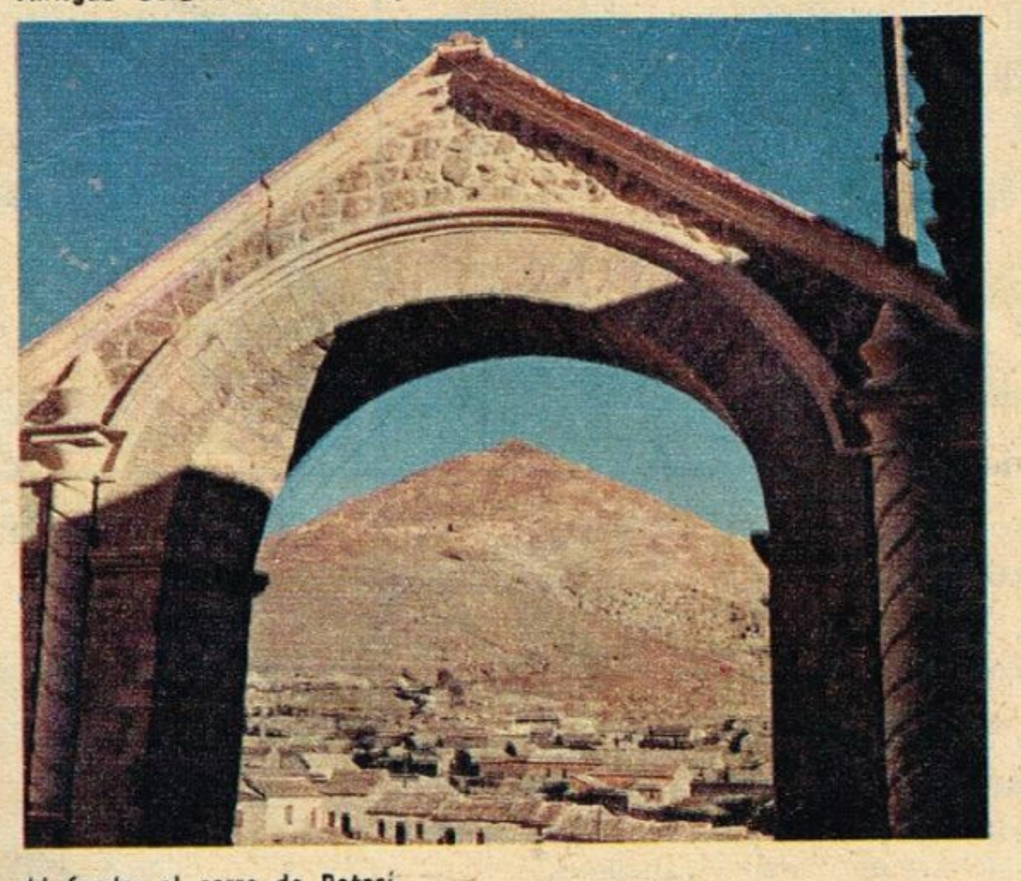
DE LA



Cholos buscando minerales.



Antigua Casa de la Moneda, en Potosí.



Al fondo, el cerro de Potosí.

Típico mercado callejero del Perú.

La ciudad de La Paz, levantada en medio de un cráter, a casi 4.000 metros sobre el nivel del mar.

https://argentoteca.blogspot.com

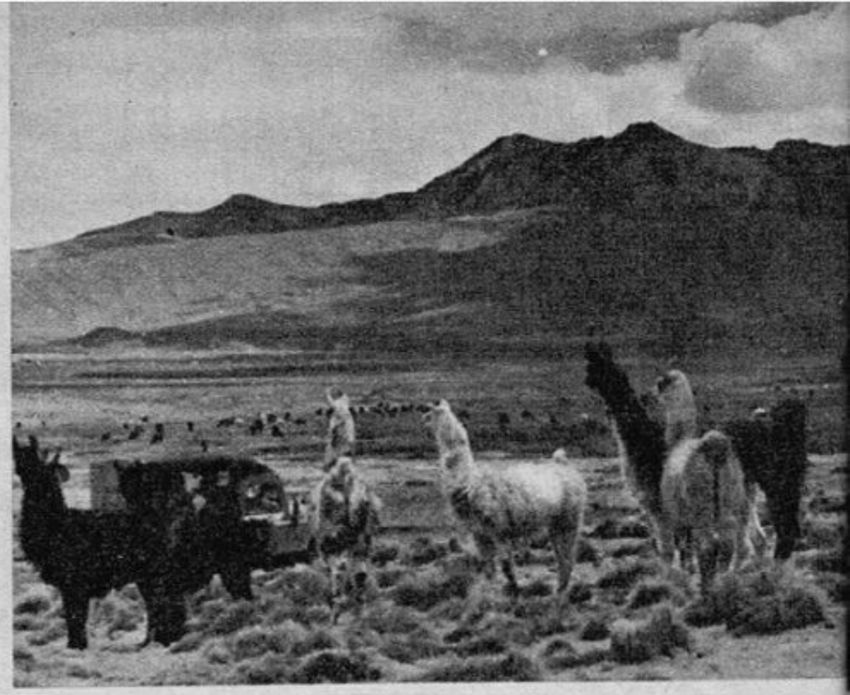
QUIACA A LIMA

DONDE AMERICA ES BOLIVIA Y ES PERU

Texto y fotos de ANTONIO HALIK

https://argentoteca.blogspot.com

Las llamas, curiosidad del hombre. El hombre, curiosidad de las llamas. Abajo: las famosas islas guaneras del Perú. Más de 200.000.000 de dólares por año.



DE LA QÜIACA A LIMA

A pesar de su falta de carreteras pavimentadas, Bolivia tiene una magnífica red vial. Esto parece una incongruencia, pero no lo es. En efecto, en la república hermana existe una entidad —Servicio Cooperativo Boliviano Americano— SBAC que dispone de amplísimos elementos técnicos y realiza una intensa labor de construcción y mantenimiento. Los camiones amarillos del SBAC recorren los caminos y prestan ayuda a los automovilistas que pueden necesitarla.

Hay otro aspecto —no menos importante— de la solidaridad boliviana: en abril-diciembre (época de seca) el tránsito vehicular es muy denso y ser extranjero en dificultades promueve el cordial interés y la fraternidad práctica por parte de los conductores que llenan los caminos.

Bolivia no ha solucionado la falta de estaciones de servicios, "grifos de gasolina". El turista los encontrará en ciudades de mediana importancia para arriba. En nuestra ruta ciudades que cuentan con ese servicio son Villazón —a un paso de la frontera argentina—, Camargo, Oruro y La Paz. Pero como contraparte de este problema existen, a lo largo de los caminos, numerosas "ventas de gasolina" donde se puede adquirir gasolina envasada por unos pesos más. La calidad es buena.

¿Repuestos?, las marcas más populares en Bolivia son Ford, Chevrolet, International, Toyota y Volkswagen. En cualquier ciudad grande hay repuestos para estas cinco marcas. Las otras tienen representantes en La Paz con *relativo* stock de repuestos. Citroën, Auto Unión, Renault, Willys Overland (IKA) figura entre ambos extremos en materia de repuestos. Observamos que predominan las estancieras sobre los jeeps.

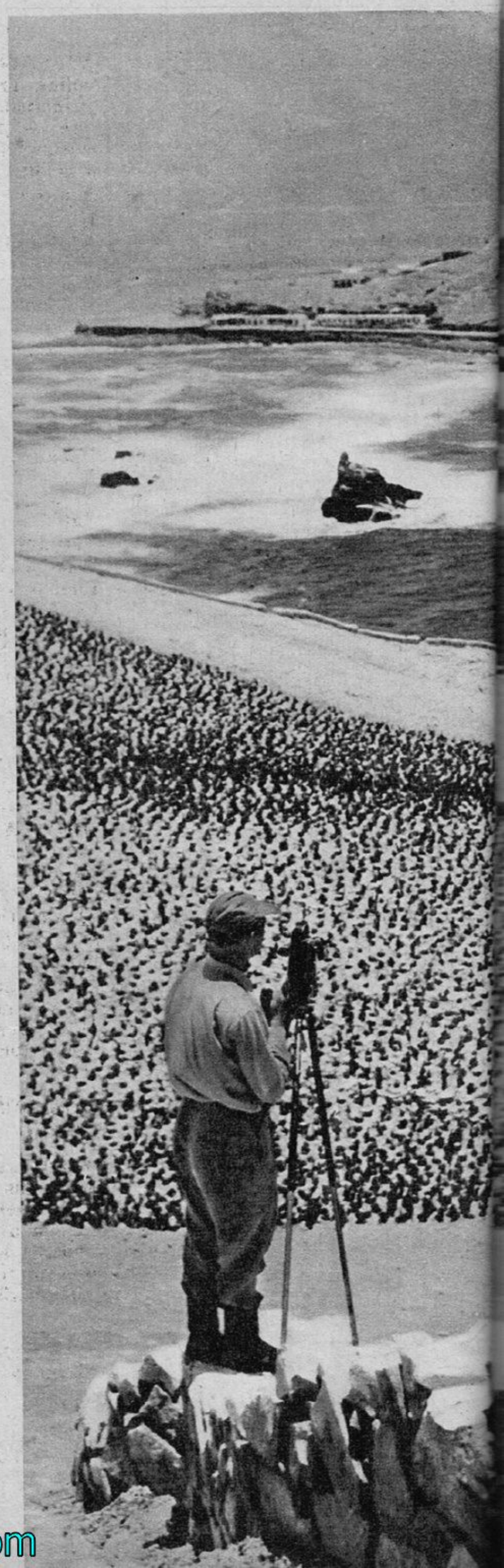
Desde el punto de vista de las comunicaciones, Bolivia cuenta con una completísima red telegráfica para el interior o exterior. Hay puestos telegráficos cada 20 ó 30 kms durante toda la ruta.

Roja, blanca y azul (especial), son las tres clases de nafta —acostumbrémonos a llamarla desde ahora gasolina— que encontraremos en Bolivia. La blanca es para usar en cocinas: queda tachada de nuestra libreta de apuntes. La roja, que consumen la totalidad de los vehículos, es de mayor octanaje que la especial argentina. Cuesta alrededor de 0,7 bolivianos el litro. Y un poco más, ya lo advertimos, enlatada. La azul o especial es de un octanaje superior a 100. Cuesta 1,2 el litro y se la expende en algunos surtidores de La Paz. El aceite de venta oficial es, vox populi, de mala calidad. Pero no falta el aceite Esso importado de Perú o de Estados Unidos. Y en menor grado, Mobil Oil, Quaker Oil y Pennsylvania.

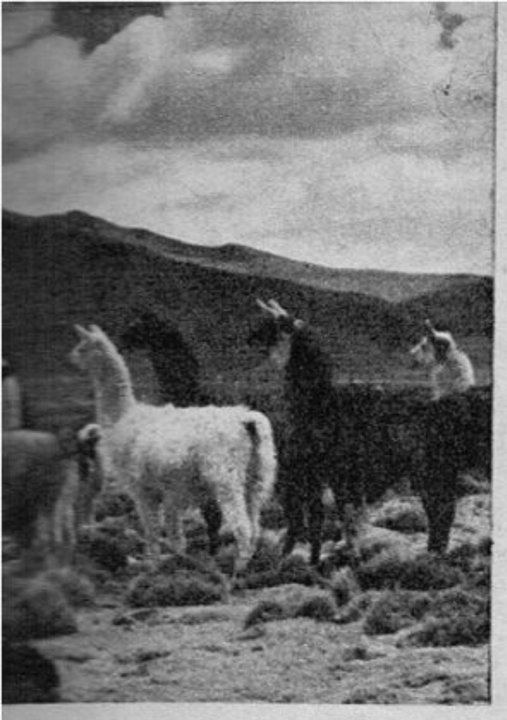
Creemos haber incluido aquí la lista de los fantasmas que se filtran en la mente de todo viajero automovilista que se lanza por los caminos de América rumbo al Norte. Y el cuadro presentado es altamente tranquilizador. Sólo resta mencionar los hoteles. Pero la hotelería, por razones de funcionalidad redaccional, preferimos presentarla a medida que avancemos rumbo a Lima. ¿Problemas legales?... Bueno, conviene ser socio del Automóvil Club Argentino o del Touring Club. Es obligatorio el ex-triptico internacional, llamado ahora Libreta de Pasos por Aduana. Ningún depósito previo. Y se ahorrará dolores de cabeza si declara en La Quiaca los objetos de valor que lleva y certificar todo. Y ahora sí, la primicia de PARABRISAS para sus lectores. La hoja de ruta actualizada, la más reciente que se pueda ofrecer en ninguna revista especializada, para realizar uno de los viajes más apasionantes que se pueda imaginar.

I. DE VILLAZON A YZCAYACHI

El camino hasta el cruce de Yzcayachi: magnífico estado; es de fácil manejo. Pista de tierra afirmada, apta para tres coches. No corta montañas, sólo lomas. El SBAC ha iniciado reformas en el trazado: ahorro de kilómetros. Durante todo el año corre mucho tránsito vehicular: solidaridad a toda hora. Recuerde que en Bolivia la nafta es más barata. Cargue allí.



https://argentoteca.blogspot.com



El hermoso estrecho de Tiquina, entre Bolivia y Perú. Veleros con pasaje y carga surcan las aguas suavemente.

Km

0 VILLAZON: Grifo de gasolina frente a la plaza principal. Sellado del libro de pasos de aduana. pasaporte de inmigración y policía. Aux. mecánicos.
0,7 Izquierda: depósito de gasolina.
3 Izq.: Control de Aduana.
18,4 Badén.
28 Izq.: desvío a MOJO.
29 Empieza bajada pronunciada.
40,3 Puente.
44 Derecha: Pueblo ESQUINA GRANDE. Telégrafo y bajada.
47 HIGERAS. Telégrafo.
51 Doblamos a derecha y dejamos el arroyo.
56 Seguimos el río.
59 Subida.
64 Termina subida. Empieza bajada. Hotel a izquierda.
64,5 Pueblo TOJO. Texas hotel. Buena atención. Telégrafo. Auxilio mecánico.
66 Puente río Tojo.
67 Subida en serpenteo.
75 Bajada.
78 Subida. Camino cornisa.
84 Pueblo YUNCHARA. Telégrafo. Puesto SBAC.
91 Fin de subida. Bajada por la Pampa de Taxara.
100 Der.: TAXARA.
110 Der.: Laguna Taxara y luego TAXARA .
124 CHORCOYA. Control de aduana. Pto. SBAC. Telég.
138 Izq.: YZCAYACHI. 3.983 metros.
138,7 Izq.: Camino a POTOSI, Der.: camino a TARIJA (113 kms). Der.: Hotel Bello Horizonte. Nafta y aceite.

II. DE YZCAYACHI A POTOSI

Camino muy variado. Maravilloso color de los cerros. Frutas sabrosas y buen vino en el valle. La trepada hasta Potosí, "la ciudad única", es de 4.150 m. En el camino no faltan alojamientos ni combustible.

Km

0 Cruce Yzcayachi: tomar camino de la izquierda.
10 Empieza pendiente que se agudiza a través del Cardón Cancha; 3.172 m sobre nivel mar.
16 La más bella vista del valle. Posta Guana Cuna. Telég.
19 Izq.: Puesto SBAC.
24 Fin de pendiente fuerte.
25 El camino corre por el valle. Es firme aunque llueva.
27 Fuerte subida.
31 Fin de subida. Baja.
40 Seguimos borde de arroyo en la Quebrada Cahupinno En ciertos tramos el camino es de una sola mano.
52 Termina bajada.
56 Pago de peaje. Cruzar el puente cuesta 1 boliviano. Puente río San Juan. Seguimos río.
58 Der.: control de aduana. Izq.: sale camino a TUPIZA (170 kms). Puente de arroyo.
59 Pueblo CARRERAS. Aux. mec. Gasolina. Telégrafo. Buen servicio en hotel Aguirre. Al salir de CARRERAS, seguimos el río San Juan.
87 VILLA ABECIA. 2.490 m. Aux. mec. Hoteles. Telég. Gasolina. Puesto SBAC. Salida control pago 1 boliviano. Seguimos río Cotagaita hasta CAMARGO. Camino de dos manos, en general, y serpenteante.
119 Pueblo PALCA GRANDE. 2.630 m. Puente río Grande.
122 Der.: desvío que cruzando el puente va a SAN PEDRO INGENIO (200 m) y CULPINA (45 kms). Cuidado con los animales que se meten en la ruta.
133 CAMARGO. 2.770 m. Hotel Plaza. Comodidades; unos 14.000 bolivianos diarios con comida. Aux. mec. Gasolina. Aceite Esso. Subimos siguiendo arroyo.
150 Der.: TAKAKIRA. 2.846 m. Telégrafo.
154 Salimos del valle.
157 Izq.: TAMBOAICO. Control aduana.
160 Después del caserío, vadear río Muyuquiri. Peligroso en época lluviosa. Estamos a 3.250 m.
161 Izq.: Campamento SBAC.
163 Der.: hotel Retiro, en un pequeño valle.
164 Bajada fuerte hasta Quebrada Honda (5 km). Camino de dos manos.
169 Puente río Quebrada Honda. 3.000 m s/n/m. Luego sube camino cornisa serpenteando hasta...
173 los 3.500 m. Luego baja.
174 Izq.: Huasimota. Caserío Telég. 3.430 m.
190 Der.: Hotel Sivingamayu.
191 Vado río Sivingamayu. Seguimos por costa de río. Sube y baja.
199 Caserío PADCOYO. Telég Cañadones que cruzan el camino.
207 Caserío CHANCHACLY.
218 Der.: LECORI. Hotel. Aux. mec. Gasolina. Cocheras.
220 Der.: LECORI BAJO. Telég. y hotel con buena comida.
234 Bajada fuerte.
237 Caserío MOJONA.
238 Puente.
246 Izq.: caserío y telégrafo.
249 Der.: entrada a OTAVI.
252 Semiplano.
258 TOTORA PALCA. Control aduana a izq. 3.480 m. Sigue llano.
266 Vado. Puna. Izq.: sale camino a VILLAZON vía TUPIZA. Esta vía sólo es utilizable con estación seca.
270 Vado. Izq.: pueblito HORNOS. Hotel.
278 Vado.
279 ALCATOYO. Núcleo escolar. Casas, granjas, corrales de pircas. Seguimos arroyo. Camino pedregoso pero llano.
290 CUCHU. Hoteles. Gasolina. Aux. mec. Salen dos ramales para Cuchu Ingenio. Averiguar cuál está en mejor estado. Vado. Seguimos costa de arroyo.
294 Subimos a Cuchu Ingenio (abandonado) Puesto de SBAC. Aux. mec. Izq.: desvío a CAISA y VILLAZON. Subiendo en curvas.
302 Seguimos arroyo. Camino cornisa por la costa del cerro.
305 Izq.: caserío CHAQUILLA Telég. Al frente se divisa el cerro Potosí.

https://argentoteca.blogspot.com

La señora de Halik coloca una ofrenda floral en el monumento erigido en Potosí a la mujer boliviana por su contribución a la grandeza del país. Abajo: El Titicaca el lago navegable más elevado del mundo.

312 Der.: caserío IZCARRA. Telégrafo. Camino en excelente estado.

320 Izq.: uno de los más grandes espectáculos naturales, el cerro de Potosí.

327 POTOSI.
Control de entrada "Surco", policía de tránsito. Desde allí puede apagar el motor y dejarse llevar por la pendiente.

332 POTOSI; centro de la ciudad. Población: 125.000 habitantes. Altura sobre el nivel del mar: 4.060 m. Hay dos hoteles clasificados como de primera categoría. Opinamos que no pasan de segunda o tercera.
El Turista (30.000 bolivianos por día con comida) y el Central (24.000 bolivianos por igual servicio). Al aparecer esta nota es casi seguro que estará habilitado el hotel Del 4º Centenario. Otros hoteles: Prefectural y París

No en vano se dice: "rico como un Potosí". Del subsuelo, de las entrañas del famoso cerro que alcanza los 800 m de altura y corona la ciudad fundada en 1545, salieron toneladas de plata con las que fueron acuñadas las primeras monedas de América que circularon en el virreinato del Río de la Plata. Sugerimos visitar la Catedral, la Casa de la Moneda, el Arco, el Cerro, acribillado por más de un millar de bocaminas en plena explotación, el Mercado Popular. La concentración de transportes pesados que vienen de las minas ha provocado el crecimiento y la expansión de múltiples talleres de reparación mecánica, estaciones de servicios, etc. El turista puede comprar aquí objetos de plata a bajo precio con motivos regionales labrados por los artesanos locales. La ciudad cuya historia se mezcla con la leyenda merece una visita de dos días por lo menos. Se puede comer en Potosí desde un bife de chorizo a un pollo asado. Son platos típicos: las empanadas rellenas con grasa de oveja, el charqui de carne

III. DE POTOSI A CHALLAPATA

El camino que enlaza Potosí y Oruro, lleva apenas un año y medio al cuidado de los excelentes equipos técnicos del SBAC. Es el tramo más desolado de nuestra ruta. Conviene llevar combustible de reserva en bidones.

Km

0 POTOSI. Plaza sobre el camino de salida dentro de la ciudad. Surtidor oficial

5 Izq.: control policial. Pueblito CANTUMARCA. Telég.
Bajamos por costa arroyo.

12 Izq.: Pueblo SAN ANTONIO. Gasolina. Seguimos río. Que desemboca en Pilcomayo

17 Bajada.

19 Der.: pueblo minero ARROJILLA.
Seguimos río.

23 Pueblo TARAPAYA. Gasolina. Telég. Seguimos río.

25 Izq.: puente, camino a baños termales cercanos.

26 Vado río Tarapaya. Camino de trepada. Seguimos hasta QUNCO CRUZ (tres cruces) 3.736 m.

42 Bajada.

47 Pueblo YOCALLA, el más importante hasta CHALLAPATA. 3.450 m. Dos hoteles. Gasolina. SBAC.

75 Trepada de Leñas, dura en épocas lluviosas

85 Caserío LEÑAS.
Tomar camino de la derecha, 4.020 m.
Sigue camino de montaña con fuertes subidas y bajadas.
Tramos de cornisa, muy malos con lluvias.

120 Cruce ventilla Culta. Comida de tercera categoría. Gasolina dudosa.

122 Vado.

130 Camino cornisa. Montañas. Pocas casas.

151 Caserío a 4.124 m. TALAPALCA.

183 Caserío a 3.980 m. CRUCERO.

214 Der.: bajando hacia CHALLAPATA, represa.

220 CHALLAPATA. 2 hoteles a 3.720 m.

https://argentoteca.blogspot.com

Un mundo de intimicd pefecta... ¡junto a la más moderna dimensión dè lo perfecto! El Nuevo Ford Falcon muestra su inconfundible perf, exaado por la audaz elegancia del nuevo ángulo del techo. La rica variedad tonal del tapizado enmarca su refinado cima ltimo, armonizando siempre con el color del coche. Ocho hermosos tonos y cuatro combinaciones de dos colores ompcen la gama en que se presenta el Nuevo Ford Falcon en sus dos modelos: Standard y De Luxe, respaldados también r la famosa garantía 12/20. La mullida alfombra cubre el piso de pared a pared. El nuevo tablero de instrumentos, de cginal diseño y fácil lectura, destaca su funcional concepto de belleza. Al percibir su sereno desplazamiento... la sensaci de poderío que transmite su motor Falcon Special de 101 H.P. y 6 cilindros en línea Carrera Ultracorta... y la admiciòn que despierta la fina estilización de su línea... ¡usted comprende por qué el Nuevo Ford Falcon es la más exprva representación de un estilo de vida!

un estilo de vida... NUEVO
FORD FALCON

UN PRODUCT DE CALIDAD DEL CENTRO DE CALIDAD Ford

https://argentoteca.blogspot.com

Agricultura en el Altiplano.
Se quema la maleza
antes de plantar chuño (papas).

DE LA QUIACA A LIMA

IV. DE CHALLAPATA A ORURO

El camino es llano y amplio y sigue el lago Poopo. Cerca de la salida de Challapata el vado del río impide a los vehículos usar esa ruta en verano.

Km
0 CHALLAPATA. Telég.
27 HUANCARA. Carnaval importante el 15 de junio. 3.714 m.
Cruce río Uchusuma.
40 PAZNA. Telég.
CALLE PAMPA.
68 POOPO. Vado. Control aduana. Gasolina. Telég. Aceite. Comida.
93 MACHACAMARCA. Gasolina y telég.
123 Vado.
125 ORURO.

Población: 105.000 habitantes. Altura nivel mar: 3.706 m. Partiendo de Potosí a las seis, se llega a Oruro a las diecisiete. Esta ciudad colonial vive de la explotación minera. Basta un día de permanencia en ella para conocer sus principales motivos turísticos: el Convento de los Padres Franciscanos, la Universidad célebre. Se pueden comprar ponchos de hermosos tejidos. Cada año se realiza la "diablada de Oruro". Hay hoteles y servicios mecánicos. Entre los mejores hoteles citamos el Repostero, Prefectural, Hispano Americano y Edén. Cobran entre 2 y 5 dólares diarios por persona y con buena comida. Tienen agua caliente y cuartos decentes. Para presenciar "la diablada" conviene reservar hotel con, por lo menos, dos meses de anticipación, escribiéndoles directamente o por intermedio de alguna agencia de turismo.

V. DE ORURO A LA PAZ

Un camino en magnífico estado. Adelante, pues.

Km
0 ORURO.
2 Cruce de ferrocarril.
Izq.: cerro donde se celebra la "diablada".
38 CARACOLLO. Surtidor de gasolina.
Der.: encuentro con el camino que viene de COCHABAMBA. Telég.
69 PANDURO. Gasolina. Aceite. SBAC. Telégrafo. 3.477 m.
108 Pueblo SICA-SICA. Gasolina y aceite. Telégrafo. 3.795 m.
130 Pueblo PATACAMAYA. Idem.
152 Pueblito AYO-AYO. Idem 3.950 m.
163 Caserío TOLAR.
178 Caserío CALAMARCA. Gasolina. Aceite. SBAC.
212 VENTILLA. Gasolina.
227 ALTO DE LA PAZ. Teléfono. 4.105 m.
238 LA PAZ.

La ciudad de La Paz —población 480.000 habitantes; altura sobre el nivel del mar 3.600 m— anida en un cráter y se halla coronada por cerros muy elevados. Ejemplos: Huayna de Potosí con 6.200 m y el Illamani, con 6.447 m, cubierto por nieves eternas. Puede decirse que La Paz es una de las ciudades más próximas al cielo. Sugerimos quedarse en ella cuatro días y realizar entre otros paseos la excursión al Observatorio Cósmico, uno de los más altos del mundo, a 5.200 m sobre el mar. Hay cancha de esquí. La principal industria paceña es textil. En La Paz funciona el gobierno de la República de Bolivia, aunque la capital del país es Sucre. La excursión al Observatorio Cósmico debe ser completada con otras a las antiguas culturas precolombinas de Tiahuanaco, a la universalmente famosa Puerta del Sol y al valle subtropical de los Yungas, con sus famosas plantaciones de coca.

VI. DE LA PAZ A PERU vía estrecho Tiquina, Cochabamba.

Km
0 ALTO DE LA PAZ. Izq.: control policial. La oficina del Alto de La Paz permite la salida de vehículos sólo entre las 6 y las 18.
Izq.: surtidor de gasolina.
2 Termina pavimento.
5 Bifurcación del camino: izq.: TIAHUANACO (56 kms) y frontera peruana vía DESAGUADERO (102 kms). Derecha: Perú, vía TIQUINA y PUERTO ACOSTA.
39 Caserío COTACORA.
50 Caser. BATALLAS. Puesto SBAC.
62 HUARINA. Telég. Gasolina. Control. Tomar camino a la izquierda. El de la derecha lleva a ACHACACHI, PUERTO ACOSTA. Estamos a 3.825 m. Seguimos la costa del lago Titicaca. Los caseríos marginales están construidos con totoras. Hay típicas balsas de totoras y barcos de excursión. En las clarísimas aguas se reflejan las nieves de los cerros circundantes y yo me di el gusto de pescar todas las truchas que deseaba. La Isla del Sol ofrece el misterio de sus vestigios arqueológicos. Se llega en balsa o bote a vela. Para poder navegar por el lago Titicaca hay que llegar, primero, a PUNO (Perú) vía Desaguadero.
68 Izq.: HUATAHATA Yacht Club. Almuerzo. Hotel.
95 SAN PABLO. Cruce del estrecho de Tiquina. Cuatrocientos metros en barco de vela. A pesar de su rústico aspecto, estas embarcaciones transportan pesados camiones sin el menor inconveniente. El cruce se puede realizar hasta las 17.

VII. DE SAN PEDRO DE TIQUINA HASTA LIMITE FRONTERIZO ENTRE BOLIVIA Y PERU

Km
0 SAN PEDRO DE TIQUINA, en la otra orilla del lago Titicaca. Hotel El Turista de primera categoría, restaurante. Telég. 2.812 m.
Trepada dura saliendo de Tiquina. Seguimos por sobre el cerro bordeando el lago.
25 SIGUALAYA, una breve incursión por territorio peruano y bajamos hacia COPACABANA.
44 COPACABANA. Gasolina. Buenos hoteles. Telég. Sellado de pasaporte en Inmigración y capitanía del puerto. Sello de salida en aduana. En caso de viajar con permiso de turismo se pide salvoconducto para ir hasta YUNGUYO (Perú). De COPACABANA sale camino cornisa.
51 Izq.: puesto carabinero. Puesto aduana.
52 La iglesia y el arco marcan la frontera entre Bolivia y Perú.

VIII. DE PERU (límite) A PUNO

Km
0 Iglesia y arco que marcan límite entre ambos países.
1 Puesto Aduana.
Puesto Guardia Civil KASANI.
3 YUNGUYO. Surtidor y aceite. Control pasaportes de inmigración. Guardia Civil Policía Investigación. Control de vehículos en aduana. Costeando el lago Titicaca.
28 Control aduana.
29 POMATA. Iglesia con el mejor trazado en piedra del Altiplano. 3.950 m. nivel del mar.
30 Control militar.
56 JULI. Gasolina. 3.870 m.
82 Control Guardia Civil. Cruce del puente.
ILAVE. Control aduana. Gasolina. Feria dominical.
103 Pueblo ACORA.
PLATERIA.
118 Pueblo CHUCUITO.
127 Entrada control aduana. Guardia civil. Surtidor Esso.
128 PUNO. A 3.860 m.

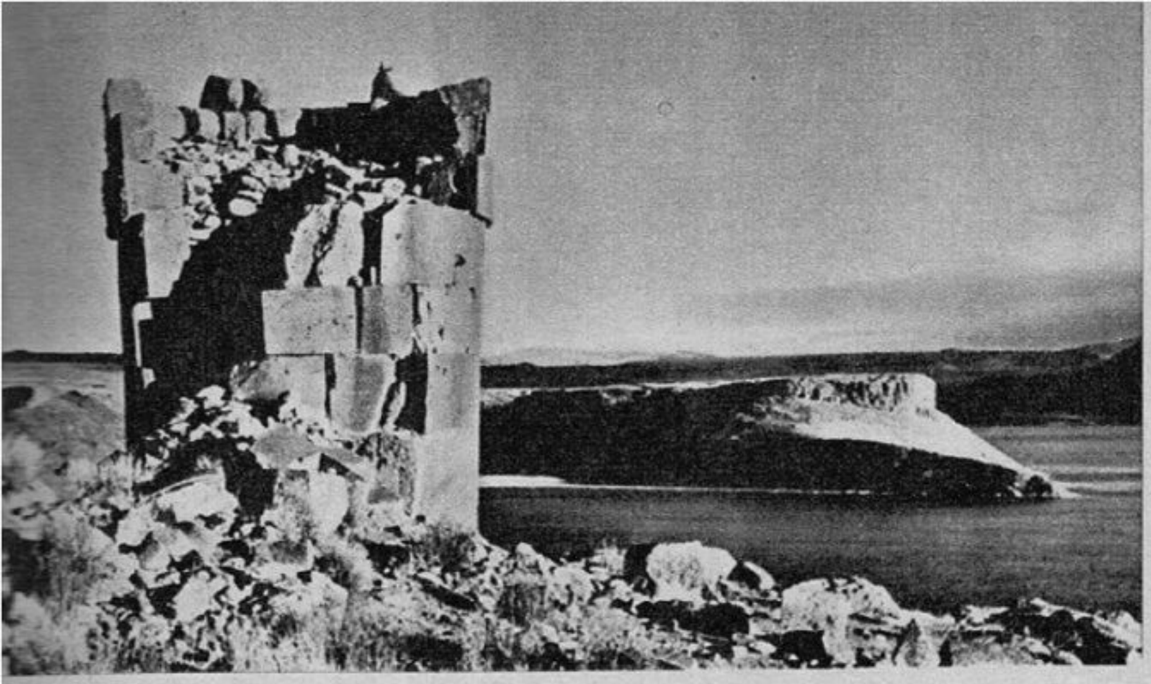
Es una ciudad reducida, con ciertas comodidades hoteleras. Visitar sus alrededores. Es un gran centro de piscicultura. Desde Puno se envían truchas a toda América. Pueden observarse diariamente los procesos de inseminación científicamente controlados. Si le gustan los viajes con sabor de aventura, realice una excursión a las casas flotantes de los indios uros.

IX. VIAJE ESPECIAL PUNO-CUSCO

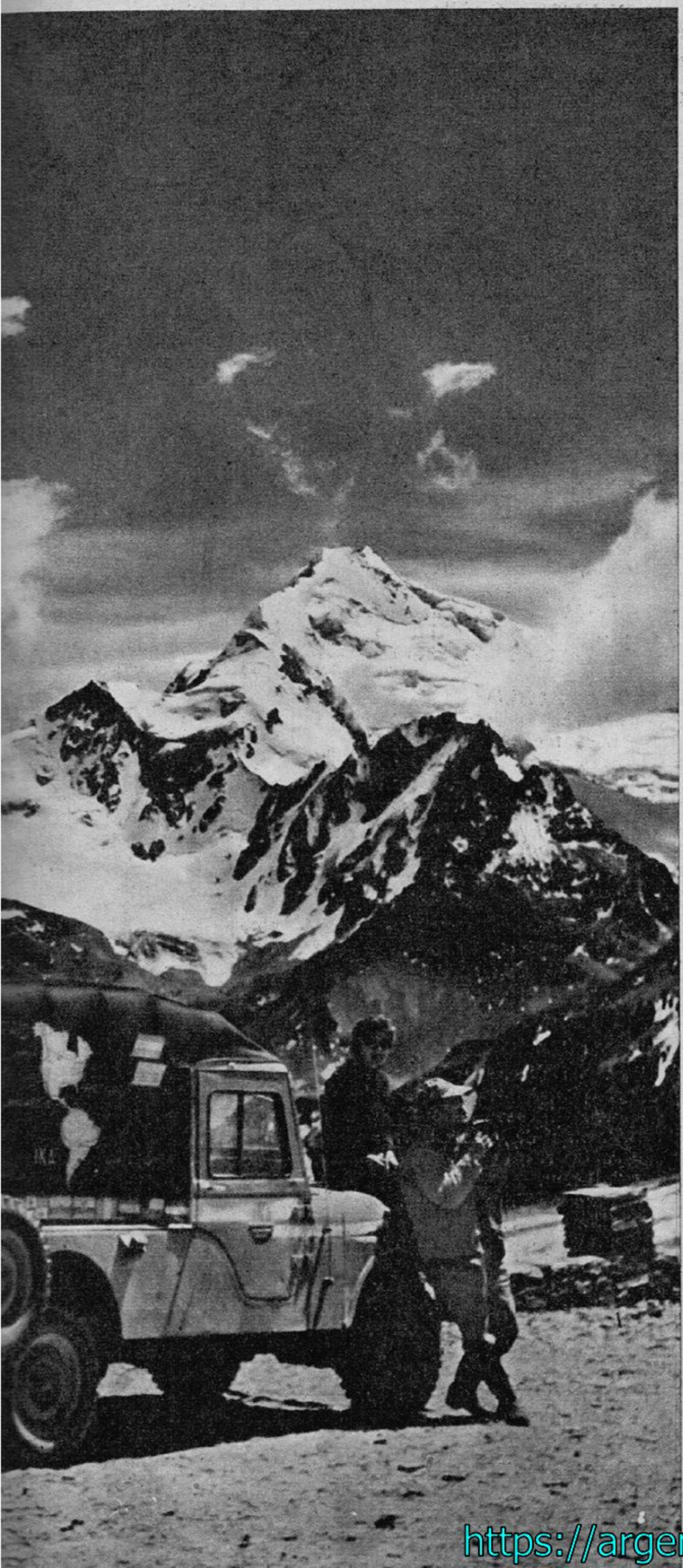
Km
0 Salida control Guardia civil. Trepada dura hasta km 7.

EN EL PROXIMO NUMERO: LISTAS DE PRECIOS DE REPARACIONES DEL AUTOMOVIL

https://argentoteca.blogspot.com



Chulpas en ruinas frente al paisaje lacustre. Abajo: Halik y su esposa contemplando cumbres con nieves eternas desde 5.200 metros sobre el nivel del mar. (Chacaltaya).



137 Muchos baches. Camino malo. Meseta con frío.
147 PATY. Izq.: desvío para IMATA y CUSCO.
157 Izq.: restaurante de segunda categoría.
161 Izq.: restaurante (el menos malo de la ruta.)
163 Der.: grifo El Solitario, único en todo el camino.
165 Der.: gasolina. Comida de tercera.
166 Der.: restaurante de tercera. Izq.: gasolina.
197 Izq.: desvío a Represa del Fraile, cercano a SAN ANTONIO DE CHUCA.
4 Entronque camino AREQUIPA.
15 PUACAROCOYA.
22 Puente río Ilpa.
23 Der.: camino a HUATA.
35 Pueblo CARACOTE.
44 JULIACA. Control y estación servicentro Esso. Restaurante. Aux. mec. Puente Maravillas.
67 Pueblo CALAPUJA. Izq.: camino Lampa. Seguimos junto a ferrocarril.
88 Caserío CARACARA.
196 PUCARA. Camino en buen estado. Telég.
139 Puente río Ayabiri.
140 AYABIRI. Surtidor. Baños termales. Teléfono. A 3.903 m nivel mar.
153 Puentes río Quesca.
158 CHUQUIBAMBILLA, camino a MAXCARI, izq.
161 Izq.: granja modelo Universidad del Altiplano. Seguimos junto al ferrocarril.
180 SANTA ROSA. Restaurante de 3ª. Telég.
195 Cruce ferrocarril.
200 Derecha: caserío.
211 LA RAYA ABRA, valle entre montañas. 4.312 m. Cruce de vías férreas.
223 Cruce de vías férreas.
236 Doble cruce de vías.
237 Pueblo MARANGANI. Restaurante de 3ª.
240 Cruce de vías.
246 Cruce de vías camino al espinar y puente.
248 Puente pueblo SICUANI a 3.574 m nivel del mar. Gasolina. Aux. mec. Buenos hoteles. Restaurante. Baños termales. Teléfono.
263 Der.: entrada a SAN PABLO (1 km).
267 Der.: entrada a SAN PEDRO (1 km).
275 Izq.: entrada a TINTA. (1 km).
278 Pueblo COMBAPATA. Gasolina. Telégrafo. Iz.: sale camino a PAMPAMARCA (11 km).
288 Pueblo CHECACUPE.
292 Der.: camino a PITUMARCA (8 km).
297 CHUQUICAHUANA, caserío. Izq.: sale camino a ACOMAYO.
307 CUSIPATA. Gasolina. Camino junto al río Vilcanota. Valle entre montañas. Casas. Telég.
389 CUSCO.

La ciudad de Cusco (65.000 hab., a 3.467 m. nivel del mar), centro turístico con hoteles de primera clase. De Cusco se puede ir una vez por semana, por ferrocarril, a las famosas ruinas de Macchu Pichu. La visión de estas ruinas milenarias es algo prodigioso, que ningún turista debe dejar de visitar. Está considerada como la capital arqueológica del continente americano. Fin del viaje especial. Puede rehacerse el camino de regreso a Juliaca-Puno, o seguir directamente de Cusco por Abancay, Chalhuanca, Puquio y Nazca.

X. JULIACA-AREQUIPA

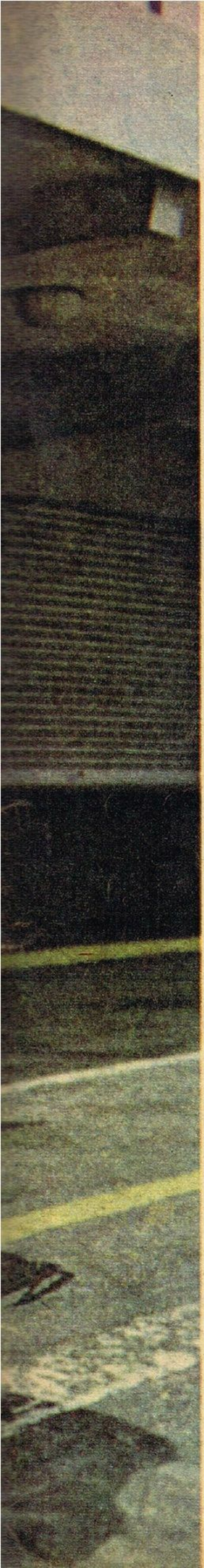
Km

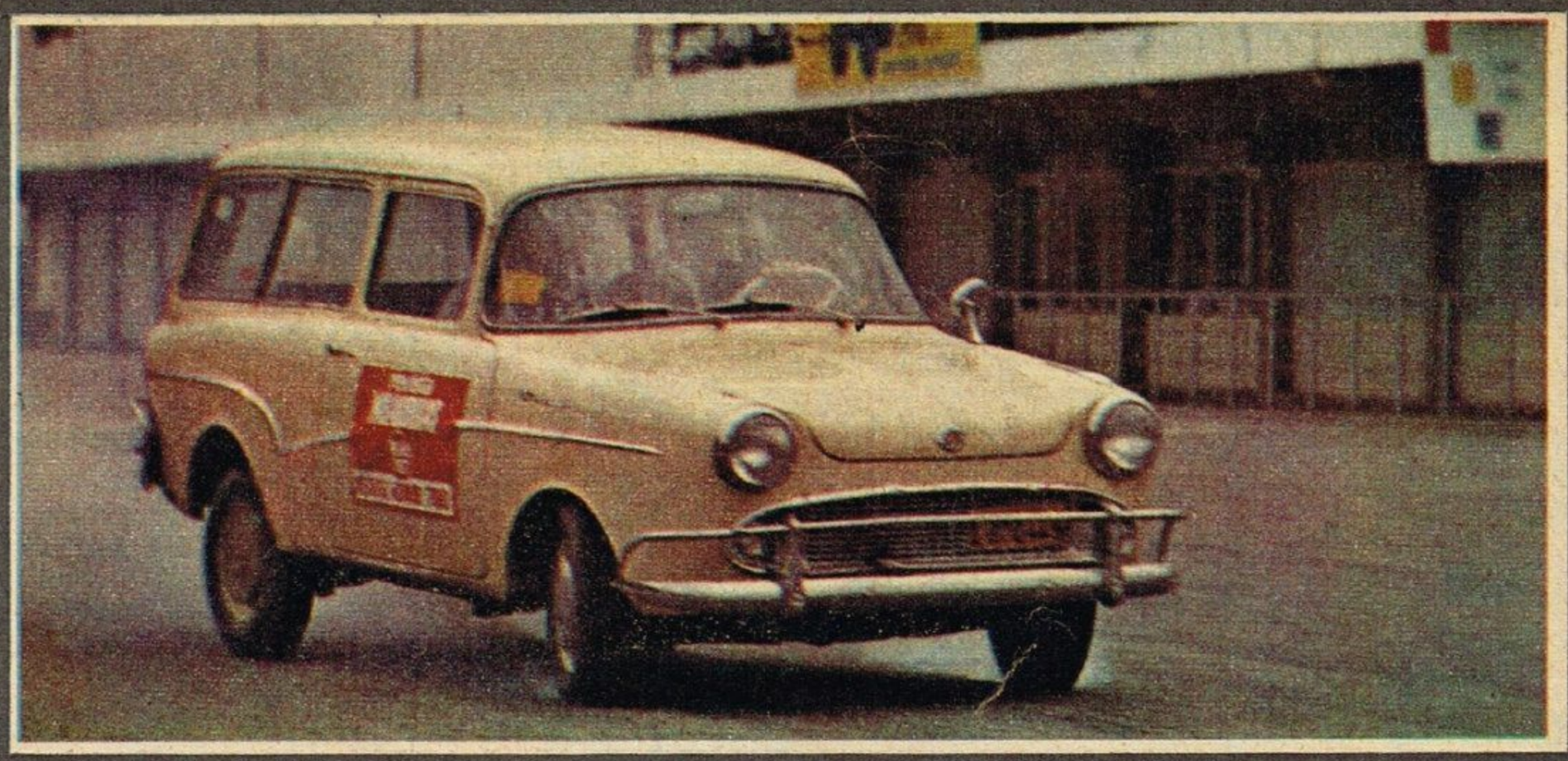
0 JULIACA. Tomar ruta 306. Camino junto a las vías. Tierra en muy buen estado.
30 Caserío DEUSTUA.
32 CABANILLAS. Control. Gasolina.
46 Caserío MARAVILLAS.
60 Vado peligroso en verano.
62 SANTA LUCIA. Restaurante y gasolina.
80 Izq.: LAGUNILLA.
85 Encuentro con el camino a AREQUIPA, que viene de PUNO, ruta 36. Bifurcación: caminos a JULIACA y a PUNO. El camino a JULIACA se encuentra mejor.
107 Caserío TINCOPALCA. 4.110 m.
122 ALTO TOROYA. 4.650 m. el punto más alto del camino.

(Esta nota continúa en la página 99)

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com





Este es el 25º road-test de PARABRISAS, hoy probamos la

KOMBI ISARD

Izquierda: las antiparras sobre el casco son pura fanfarronería, no más. Quedaron puestas de un test de motos. La Kombi, muy bien; hay que saber llevarla.

CORREO PARABRISAS se había convertido últimamente en un frondoso receptáculo de cartas que reclamaban la publicación del Road Test de la Kombi Isard. Sabemos que se está vendiendo mucho, que no hay quejas del modelo, y que en general confirma la simpática impresión que produjera el sedan en las masas automovilísticas del país...

La Kombi fue —por cierto— bienvenida. La primera opinión del equipo se refirió al dibujo. Quedó unánimemente reconocido el equilibrio logrado en el diseño, cosa que en mayor o menor escala se le discutió al sedán, y a pesar de mantener la misma distancia entre ejes, las trochas exactas y la altura similar, con la prolongación del techo hasta el paragolpes trasero se obtuvo una línea armónica y elegante que no se apartó absolutamente de la idea original.

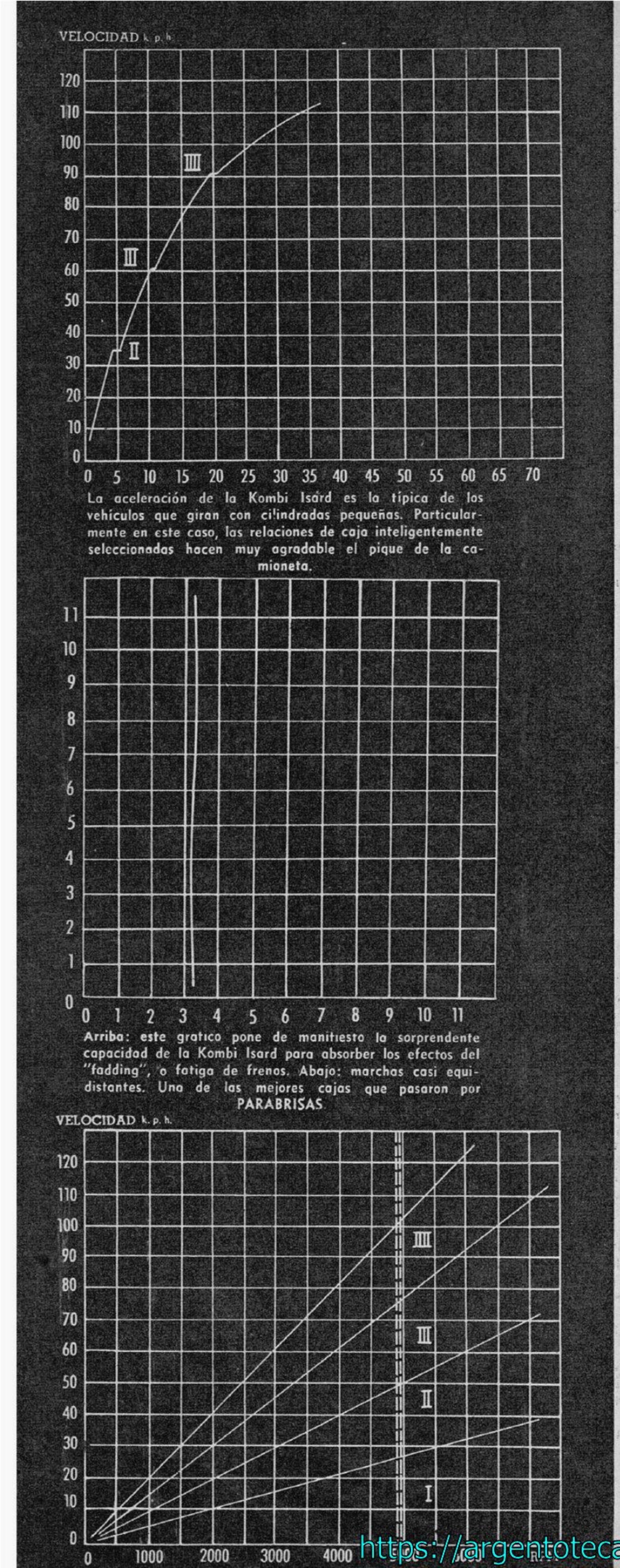
PRIMERAS IMPRESIONES

La poca altura de los asientos en relación con el piso del auto, nos dio la sensación de que aún un piloto extremadamente alto podría manejarlo con comodidad. Esto vale tanto para los delanteros como para los traseros, pero probablemente quien viaje en el asiento de atrás vea afectada su comodidad longitudinal cuando el anterior sea desplazado hasta el fondo de su recorrido.

Muchas veces sucede que un auto, aparentemente angosto, ofrece en su interior más espacio lateral que el sospechado, y ésta es una de las peculiaridades de la Kombi Isard. Dos pasajeros en cada asiento viajan con toda comodidad, y si ocasionalmente comprobamos que la capacidad puede ser extensiva a tres, aun en severo perjuicio de la holgura, no lo recomendamos desde ningún punto de vista. Los Isard son vehículos para cuatro pasajeros, y en el caso de la Kombi —aparte— para un volumen considerable de equipaje.

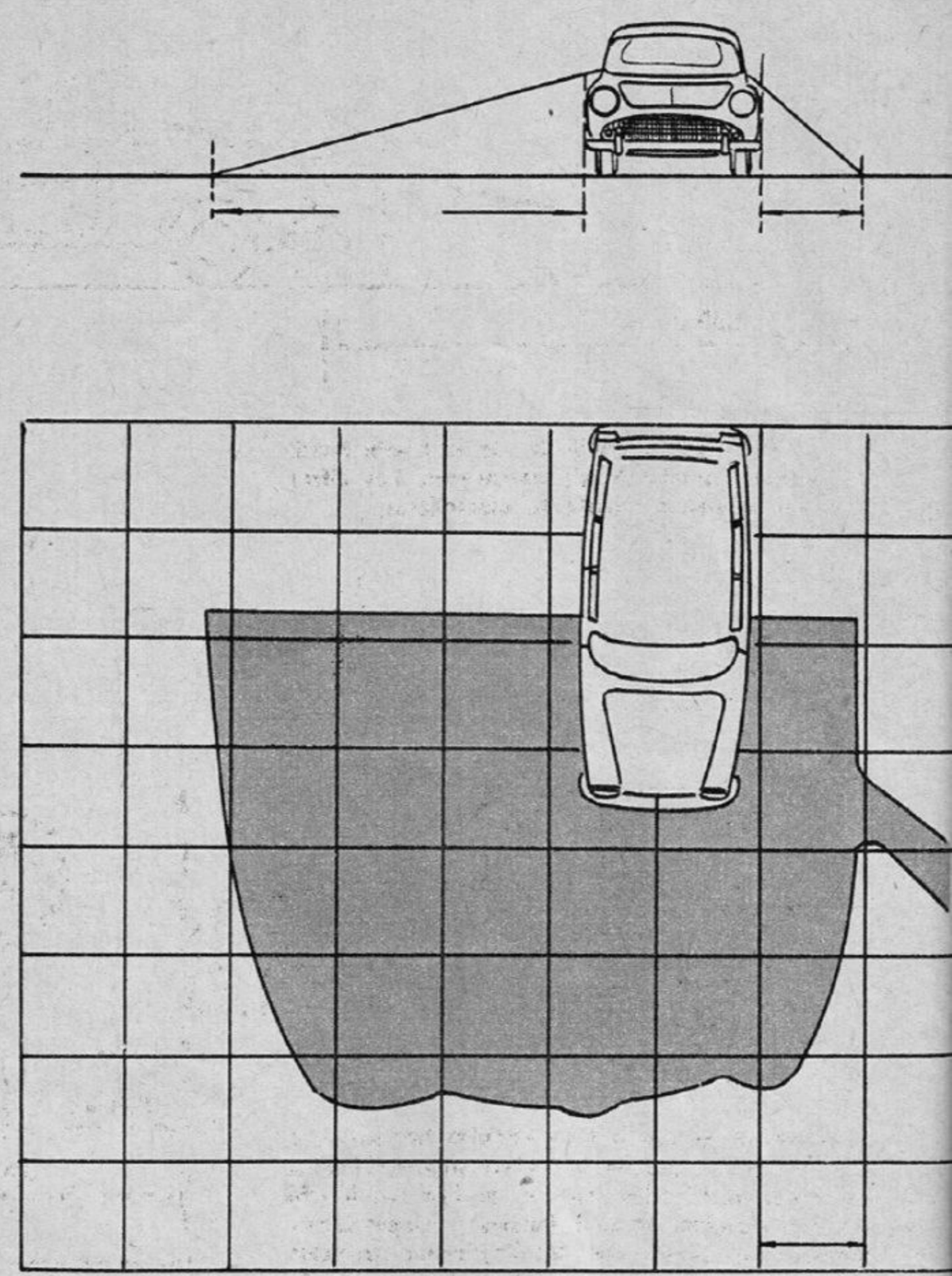
El sedán que habíamos testeado era un autito de flota, es decir, afectado al servicio interno de la fábrica, pero al retirar la Kombi con solo 700 kilómetros, flamante, nuevita, vimos desaparecer algunas cosas que merecieron nuestro reparo y que evidentemente había provocado el uso intensivo y el cambio de mano en mano. Por ejemplo, el recorrido del embrague no demostró celos criticables, los

https://argentoteca.blogspot.com



La aceleración de la Kombi Isárd es la típica de los vehículos que giran con cilindradas pequeñas. Particularmente en este caso, las relaciones de caja inteligentemente seleccionadas hacen muy agradable el pique de la camioneta.

Arriba: este gratico pone de manifiesto la sorprendente capacidad de la Kombi Isard para absorber los efectos del "fadding", o fatiga de frenos. Abajo: marchas casi equidistantes. Una de las mejores cajas que pasaron por PARABRISAS.



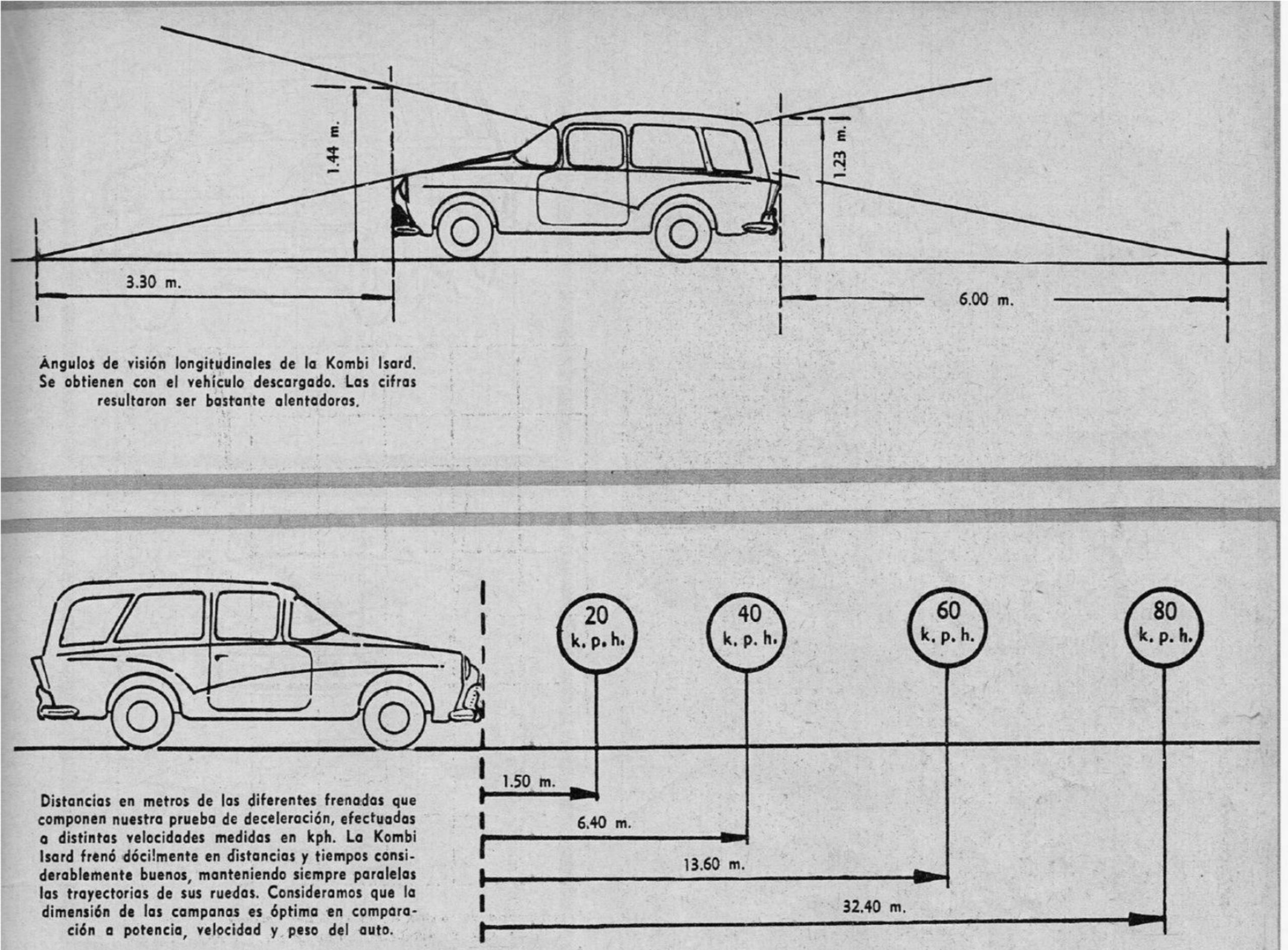
Aquí se pone de manifiesto el cuidadoso estudio que se aplicó a la Kombi Isard en cuanto a visibilidad. Lateralmente, el área no visible es mínima. Hacia adelante, el cristal curvo y el consecuente parante vertical, hacen lo suyo para disminuirla en forma notable. El equipo conforme...

discos comenzaron a tomar contacto aproximadamente a la mitad de la trayectoria del pedal, y algunos ruidos que habíamos observado al cambiar de marcha con rapidez, quedaron eliminados de hecho.

La selección de relaciones para la caja de velocidad, obliga al manejo ágil. La cuarta tira francamente solo a partir de los 60 kph, y para la conducción ciudadana bastan y sobran las tres velocidades inferiores. Aparte, que las cuatro sean sincronizadas resuelve muchos problemas de tránsito lento. Hay gente que critica el diagrama (primera y tercera abajo, segunda y cuarta arriba) e incluso las cálidas opiniones de nuestros "testers" estuvieron divididas en un principio, pero primero el dibujo en la bocha de la palanca, y luego la paulatina aclimatación al sistema, permitieron que el criterio se aunara cordialmente.

Es muy probable que el problema de adaptación al esquema sea particularmente nuestro, acostumbrados a pasar de auto en auto. Por lo tanto, creemos que un "isardista" consuetu-

https://argentoteca.blogspot.com



Ángulos de visión longitudinales de la Kombi Isard. Se obtienen con el vehículo descargado. Las cifras resultaron ser bastante alentadoras.

Distancias en metros de las diferentes frenadas que componen nuestra prueba de deceleración, efectuadas a distintas velocidades medidas en kph. La Kombi Isard frenó dócilmente en distancias y tiempos considerablemente buenos, manteniendo siempre paralelas las trayectorias de sus ruedas. Consideramos que la dimensión de las campanas es óptima en comparación a potencia, velocidad y peso del auto.

dinario no se enfrentará con pequeños problemas de ese tipo. Por otra parte, los Isard no son los únicos que tienen invertido el dibujo tradicional, y nuevamente explicamos que eso se debe a que originalmente el conjunto —motor-caja— fue diseñado para instalación y tracción posterior. En cuanto a las relaciones de la caja, opinamos que fueron inteligentemente seleccionadas.

El volante tiene dos rayos y botón central de bocina. Ni el diámetro ni la sección del aro merecieron nuestra observación. Por otra parte, nos pareció muy bien que marchando en línea recta no dificulte la consulta al velocímetro, único instrumento de aguja en el tablero. Presión de aceite, reserva de combustible, luz larga y carga de la dínamo son indicadas al conductor por luces testigo.

Un detalle interesante: sobra la columna de dirección y a la izquierda, la misma palanca que comanda el indicador de giro se utiliza para guiñar con luz alta. Naturalmente, la operación está reservada a los momentos en que se circula con luz media, pero aún en autos mucho más caros que la Kombi Isard, hemos notado la falta de este elemento. El accionamiento nos resultó sumamente cómodo, en cualquier posición de la palanca o el volante, y el retorno elástico no nos deparó preocupación alguna.

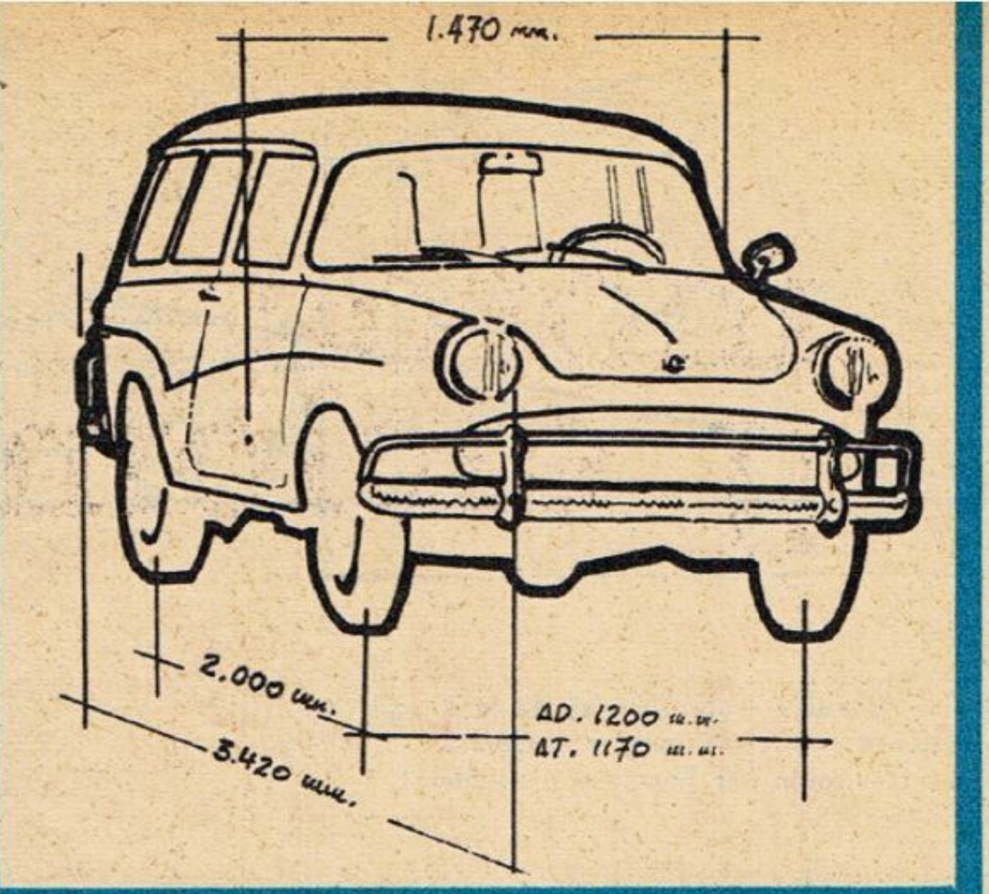
Lo que sí podemos criticar con significativos gruñidos es la palanca de cambios. En principio nos resultó corta, luego, al conectar la segunda o la cuarta, el puño del piloto halló indefectiblemente la dureza del tablero y, además, debimos enfrentarnos con un curioso problema de regulación, determinado por la longitud del piloto. Cuando la altura sugiere el desplazamiento del asiento para facilitar el acceso al auto, o bien la distancia a los pedales y a la dirección, la palanca de cambios queda siempre lejos, al menos mucho más que el volante. A nuestro juicio, la solución consiste en alargar el brazo de la palanca, aunque ello perjudique un tanto su desplazamiento agradablemente corto, y en "doblarlo" algo hacia abajo, de modo que se evite el choque con el tablero. Entendemos, además, que en los nuevos modelos el problema ha sido solucionado.

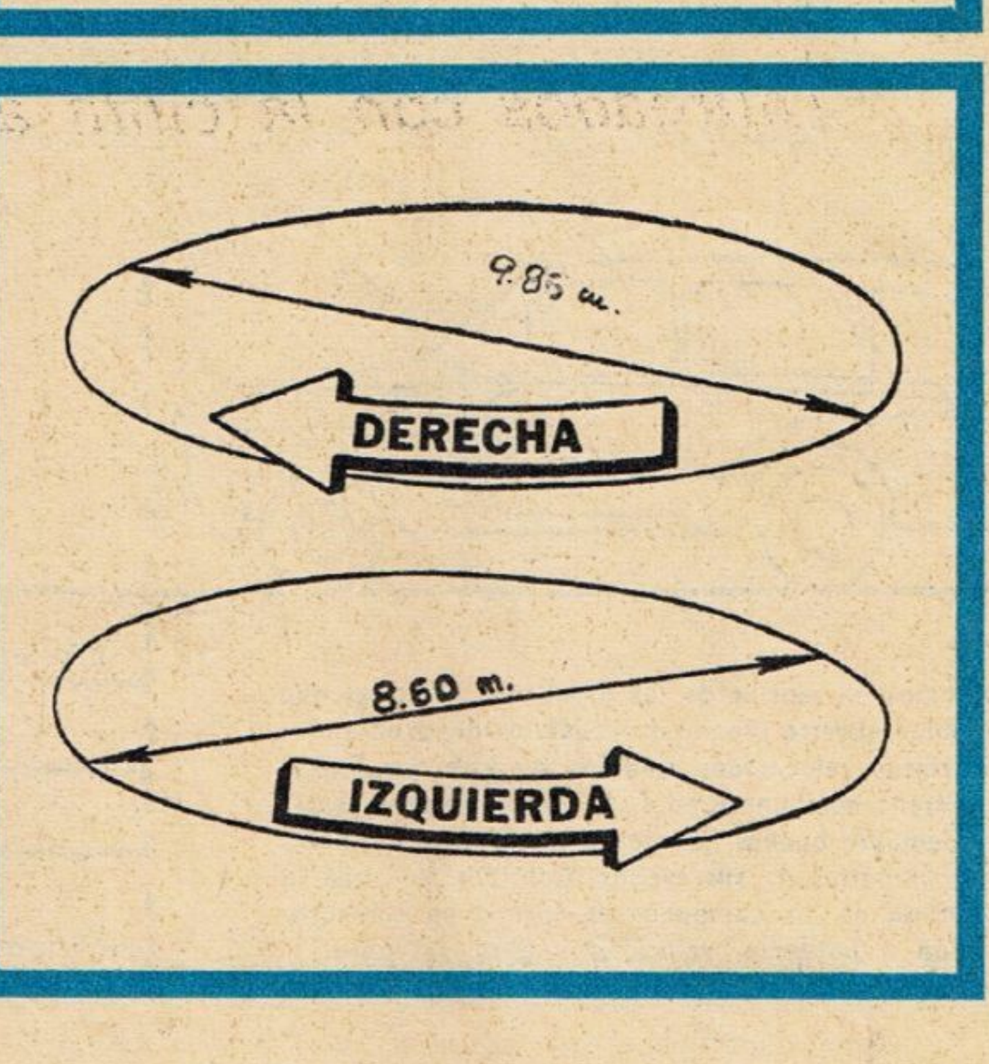
Las luces de posición, el limpiaparabrisas, las luces de ruta (cambio alta-baja en el piso) y la iluminación del tablero se comandan desde un teclado de fácil acceso ubicado bajo el velocímetro. Los pedales son colgantes, a poca distancia uno de otro.

TERMINACION

Exteriormente es buena, tanto en lo referente a pintura como a cromado, pero en el interior observamos algunos detalles que, ciertamente, no condicen con la excelente impresión que nos dejó la Kombi. Tanto en las dos puertas laterales (que se abren hacia adelante) como en la trasera (practicable hacia arriba) observamos algunas fallas en los cierres. Nosotros nos inclinamos a creer que se trata de defectos en los burletes de goma que las rodean. El tapizado es de buena calidad, y las partes metálicas del interior nos merecieron el mismo concepto, hecha la salvedad de las perillas y la carcaza de los mandos de la calefacción y la refrigeración. No nos gustaron algunos bordes filosos y la falta de precisión en el accionamiento.

https://argentoteca.blogspot.com





La Kombi Isard es realmente un vehículo utilitario. Muy "cabedor" de acuerdo con su tamaño, buen índice de consumo. El radio de viraje le permite estacionamientos rápidos y maniobras ágiles. Bueno para la ciudad. Poco espacio de estacionamiento.

CAPACIDAD DE CARGA

Teniendo en cuenta el tamaño total de la Kombi y su pequeña cilindrada, es completamente elogiable, si no la cantidad en kilogramos, el extenso volumen de la carga transportable atrás del asiento posterior. Ocasionalmente, el cojín de éste se puede rebatir hacia adelante, aumentando de este modo el espacio útil.

Una seria crítica que se le puede hacer a la Kombi es la ubicación de las herramientas, sobre todo las utilizables en caso de pinchadura. Tanto el crique como la llave fueron previstos bajo el piso del compartimiento de carga, o sea que, previamente al retiro del instrumental para reparación, habrá que quitar buena parte del equipaje. Naturalmente, ello contrasta con la estratégica y aplaudida ubicación de la rueda de recambio (abulonada al capot), por lo que, a nuestro opinar, convendría buscarle a la herramienta un lugar más accesible.

EN LA CIUDAD

Ideal. El parabrisas envolvente, si bien priva a los tripulantes de los beneficios que acarrea el ventilete, no distorsiona la imagen y permite una amplia visibilidad lateral y longitudinal. Esto se pone de saludable manifiesto en los cruces de calles o avenidas. Refiriéndonos a la circulación urbana, insistimos complacidos en la acertada elección de las relaciones de caja. En tercera se puede llegar casi a 80 kph, velocidad más que suficiente para marchar rápido. La "reprisse" es buena con regímenes más o menos altos del motor. Los frenos son muy eficientes y jamás demostraron fatiga o desvanecimiento. La dirección es excelente, corta, liviana, dócil... En una palabra, sumada al consumo excepcionalmente bajo —quizá los Isard sean los autos más económicos de la categoría—, su maniobrabilidad hace a la Kombi prácticamente inmejorable para sumergirla en el tráfago del tránsito nacional.

EN RUTA

Durante nuestro viaje, marchamos permanentemente a 100 de velocímetro. La tercera, que es larga y bien pegada a la cuarta, facilita el envión,

EN EL PROXIMO NUMERO: LISTAS DE PRECIOS DE REPARACIONES DEL AUTOMOVIL

https://argentoteca.blogspot.com

motos y ciclomotores

ZANELLA

Laureados con la cinta azul de la popularidad

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

Motor: 2 cilindros opuestos, refrigerado a aire forzado por turbina, 4 tiempos, 78 mm. de diámetro y 72 mm. de carrera. Cilindrada: 688 c.c., compresión: 7,3:1. Potencia máxima: 30 HP DIN a 4.900 rpm. (33,9 HP SAE). Encendido por batería, carburador "Solex" 32 PCI con bomba de pique. Caja de velocidades: cuatro marchas hacia adelante, todas sincronizadas, y retroceso. Relaciones: 1ª, 4,48:1; 2ª, 2,27:1; 3ª, 1,33:1; 4ª, 1,00:1; MA, 4,12:1. Demultiplicaciones finales: 1ª, 21,77:1; 2ª, 11,03:1; 3ª, 6,48:1; 4ª, 4,86:1; MA: 20,02:1.

Suspensión delantera con resortes y amortiguadores tubulares. Trasera a eje rígdio, elástcios longitudinales y amortiguadores telescópicos. Frenos hidráulicos a patines y tambor en las cuatro ruedas.

CONSUMO

En ciudad	14,7 km/litro
En ruta a 80 kph	21,3 km/litro
En ruta alta velocidad	16,9 km/litro

ERROR DEL VELOCIMETRO

Kombi	20	40	60	80	100
Reales	21,5	37	55,5	71	90

ACELERACION

0 a 20 kph	2" 4/5
0 a 40 kph	5" 4/5
0 a 60 kph	10" 2/5
0 a 80 kph	18" 2/5

ACELERACION DE 0 A 500 m

28" 4/5 recorridos los metros finales a 103 kph.

DRAG TOTAL A 100 kph

36 kg/ton medidos con el delerómetro Tapley.

EMPUJE TAPLEY EN CADA MARCHA

2ª	153 kg/ton a 40 kph
3ª	63 kg/ton a 60 kph
4ª	27 kg/ton a 89 kph

VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA

1ª	38 kph
2ª	73 kph
3ª	100 kph

VELOCIDAD DE LOS CAMBIOS DE MARCHAS

1ª	35 kph
2ª	60 kph
3ª	90 kph

DISTANCIAS DE FRENADO

De 20 kph a 0	1,50 m
De 40 kph a 0	6,40 m
De 60 kph a 0	13,60 m
De 80 kph a 0	32,40 m
De 90 kph a 0	36,80 m

IMPERMEABILIDAD

Agua: algunas filtraciones en la zona de los marcos de puertas.
Tierra: filtraciones en los marcos de puertas y ventanillas.

VELOCIDAD MAXIMA

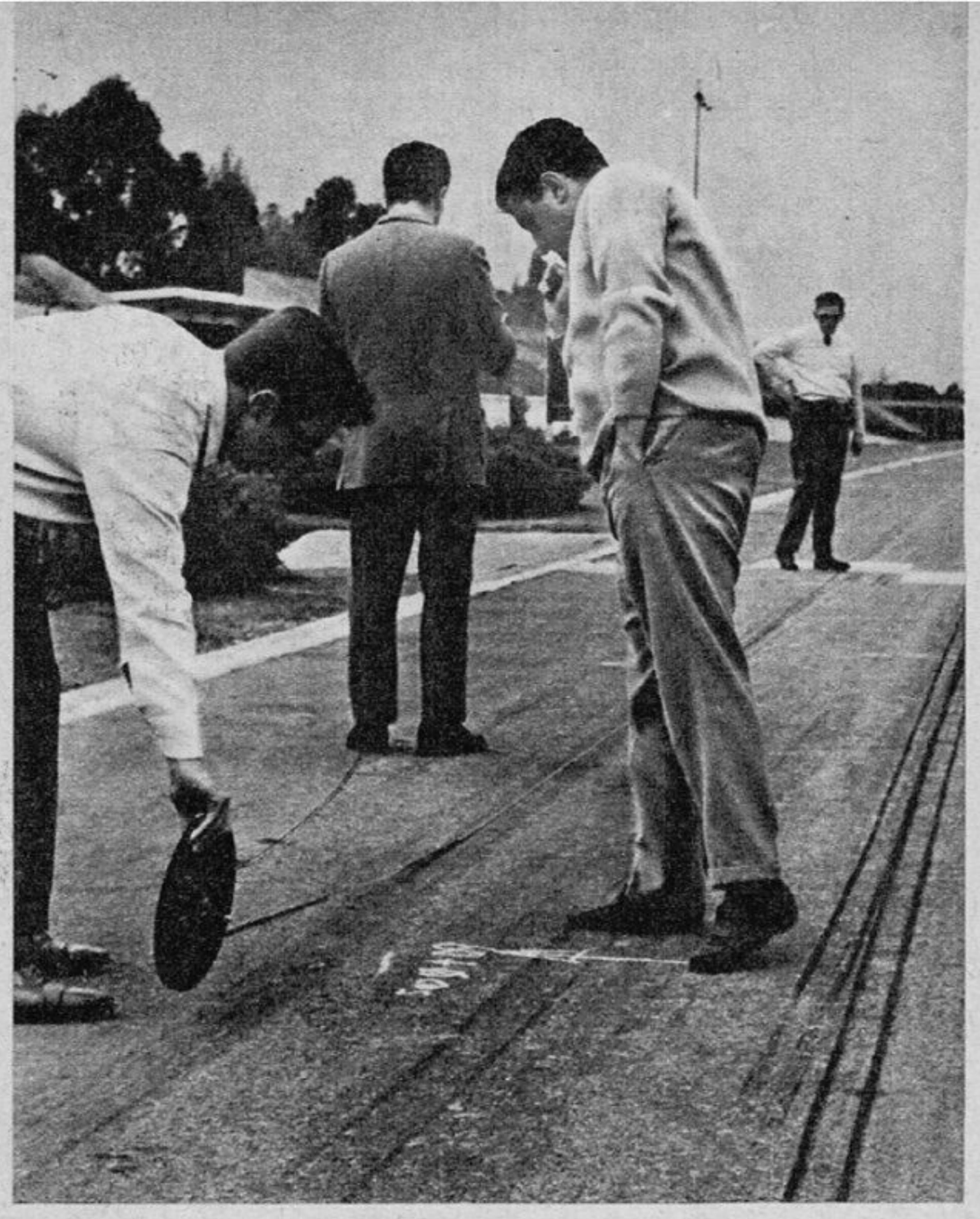
34" 4/5 promedio por kilómetro corrido ida y vuelta: 104,6 kph.

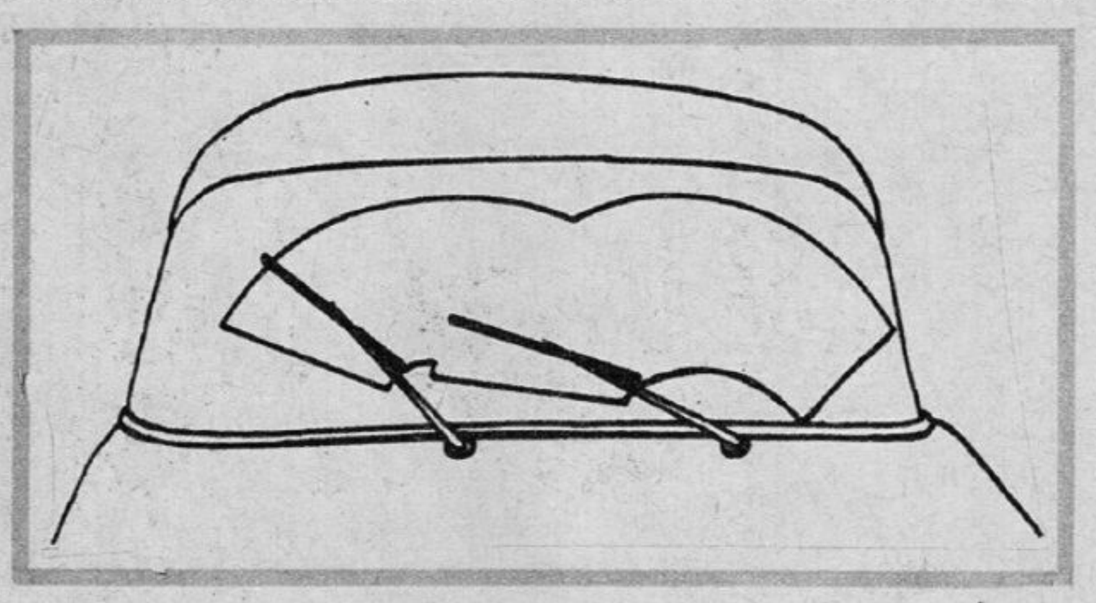
DIAMETROS DE VIRAJE

Izquierda	8,60 m
Derecha	9,85 m

DRAMATIS PERSONAE

Este test fue realizado por el personal técnico de la revista PARABRISAS, señores Ronald Hansen, Guillermo Mártire, Emilio R. del Valle (n) y Carlos M. Thiery. Como es norma, en las pruebas de aceleración y frenado en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, condujo el piloto de fábrica, Sr. Miguel Schroeder, de Isard Arg. S. A.





Midiendo las distancias de frenado. Aquí están todos los de PARABRISAS, entregados a tan difícil labor. Como todo auto chico, la Kombi frena bien. Abajo: nos gustaría que el limpiaparabrisas barriera un poquito más.

y por lo tanto acelera los sobrepasos. Frena muy bien con el motor, trepa notablemente, durante las deceleraciones bruscas el tren trasero no rebota, y con ruta mojada las condiciones de estabilidad se mantienen tan buenas como sobre pavimento seco.

La suspensión es durita, pero no incómoda. Los faros largos nos resultaron quizá un poco menos potentes de lo necesario para circular a 100 kilómetros por hora, pero por medio de los reguladores roscados externos obtuvimos la correcta orientación de los haces de tal manera que compensasen esa pequeña falta de luz.

Hoy por hoy, el Isard es el auto más aceptado de la pequeña cilindrada. Evidentemente, el público analizó sus características: liviano, veloz, robusto, ágil. Buena estabilidad, buenos frenos, excelente performance, bajo consumo, considerable capacidad de transporte... Lástima que no todos lo manejan correctamente, aprovechando el toque deportivo de su caja, negociando frecuentemente con la palanca. Hay críticas, si..., pero considerando su precio, ¿se le puede pedir más? *

https://argentoteca.blogspot.com

El escritor Dalmiro Sáenz, la Srta. Norma Baylon, los directores cinematográficos Manuel Antín y Lucas Demare, en la Sección Licorería de las Destilerías Hiram Walker & Sons (Arg.) S.A.

EL WHISKY VERDADERAMENTE INSUSTITUIBLE

Tiene por cuna un casco de roble.

En decenas de miles de cascos de roble se añejan, a lo largo de más de 4 años, los más finos alcoholes de granos argentinos destilados por Hiram Walker. Y de su posterior unión con los "malt-whiskies" importados directamente de Escocia, "nace viejo" el insustituíble Old Smuggler!

OLD Smuggler

WHISKY MUY AÑEJO

SE BEBE EN EL MUNDO ENTERO.

Elaborado por Destilerías Hiram Walker & Sons (Arg.) S. A.

https://argentoteca.blogspot.com

LA CARRETA

ASADOR CRIOLLO
PARRILLADA - CHIVITOS
POLLOS Y MATAMBRE AL BARRO
Av. L. G. San Martín 6902 70-8968
(Frente al Tiro Federal Argentino)

Entre chorizos y fierros
pase sus noches
en el puesto de Fito

KIOSCO 42
EL PARALELO

en la Costanera Norte

LA BOCA... EN BELGRANO

Cantina

RINCON DE LA BOCA

Ya famosa y muy conocida en Bs. As.
MUSICA - CANCIONES - ALEGRIA
Figueroa Alcorta y Monroe,
Ramsay 2522
70-9996 (Frente al C. Hípico)

IL GOLFO DI SALERNO

GRAN CANTINA ITALIANA
Especialidad en Pizza a la Piedra
Mariscos y Pastas Caseras
Cánning 1300 54-7332

CANTINA GALLEGA

ESPECIALIDAD EN MARISCOS
Y PESCADOS
ABIERTO TODO EL AÑO
12 de Octubre 3151 3-0311
Puerto de Mar del Plata

LA CASA ARABE

(CLUB SIRIO LIBANES)

JUNTO AL PLATO TIPICO
LA COCINA INTERNACIONAL
Y MENU FIJO

REUNIONES SOCIALES

Juncal 857, 1° P. - 44-3992

LA CASSEROLE

RESTAURANTE FRANCES
ATENDIDO POR CESAR

Carlos Calvo 2000 23-3048

DISCO ROJO

CONFITERIA BAILABLE
Encontrará el rinconcito amable
y distinto que Ud. buscaba
Martes a sábados desde 14 horas
Domingos desde 16 horas
Pedro Goyena 77, a media cuadra
de Av. La Plata

DISTINCION Y COMODIDAD
encontrará en

PRINCE HOTEL

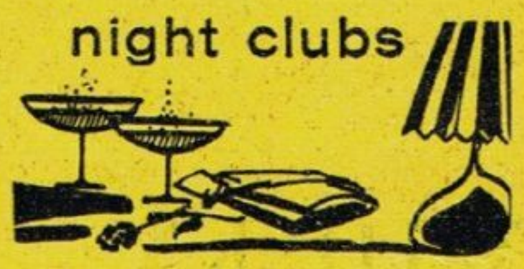
Todas las habitaciones con baño
privado, teléfono y calefacción.
Arenales 1627 T. E. 42-3546
Buenos Aires - Argentina

PARABRISAS
LE DICE
DIVIERTASE !

KOKESHI

EN ORIENTE SIMBOLO DE AMOR
EN BUENOS AIRES RINCON DE DISTINCION

Av. Figueroa Alcorta 7536
Frente a River Plate



SUNSET CLUB

CENE Y BAILE EN EL LUGAR
MAS DISTINGUIDO DE OLIVOS

Av. L. G. S. Martín 2845 791-9321

ENAMOUR

NIGHT CLUB - RESTAURANTE
Cene y baile en un night club de
ensueño sobre el Río de la Plata
Espora 3285, OLIVOS - 797-4892
(Altura L. G. S. Martín 2900)

MAISON DOREE

TE - COCKTAILS - NIGHT CLUB
LUGAR TRADICIONAL POR SUS
SHOWS
DE MEDIANOCHE HASTA LAS
4 DE LA MAÑANA.

Música desde las 17 horas
SIEMPRE DE MODA
Refrigeración
Viamonte 548 32-1152

es una producción de AGENCIA anamar TEL: 37-3548 y 99-4596 BUENOS AIRES

https://argentoteca.blogspot.com

BUGATTI

un culto del siglo veinte

https://argentoteca.blogspot.com

BUGATTISTAS

Un holandés, el señor Prick, ha efectuado una disposición testamentaria por la cual desea que, a su muerte, su cuerpo sea cremado junto con su Bugatti de 1927. En 1934 Mme. Violete Nozier mató en París a su padre con el objeto de obtener el dinero necesario para comprar una Bugatti a su amante. Estos extremos de fanatismo no son sino los extremos de una pasión que afecta a miles de individuos en el mundo entero, pasión por unos automóviles que en reducido número salieron de una extraña fábrica de organización medieval ubicada en Alsacia, entre 1909 y 1952, con un radiador en forma de herradura y un pequeño óvalo rojo sobre él con un nombre mágico: Bugatti.

El interés por los automóviles antiguos ha alcanzado enorme auge en todo el mundo y numerosos clubes reunen a los propietarios de una y otra marca o tipo de vehículos, pero ninguna marca ni modelo iguala el interés que en círculos especializados despierta la presencia de una Bugatti.

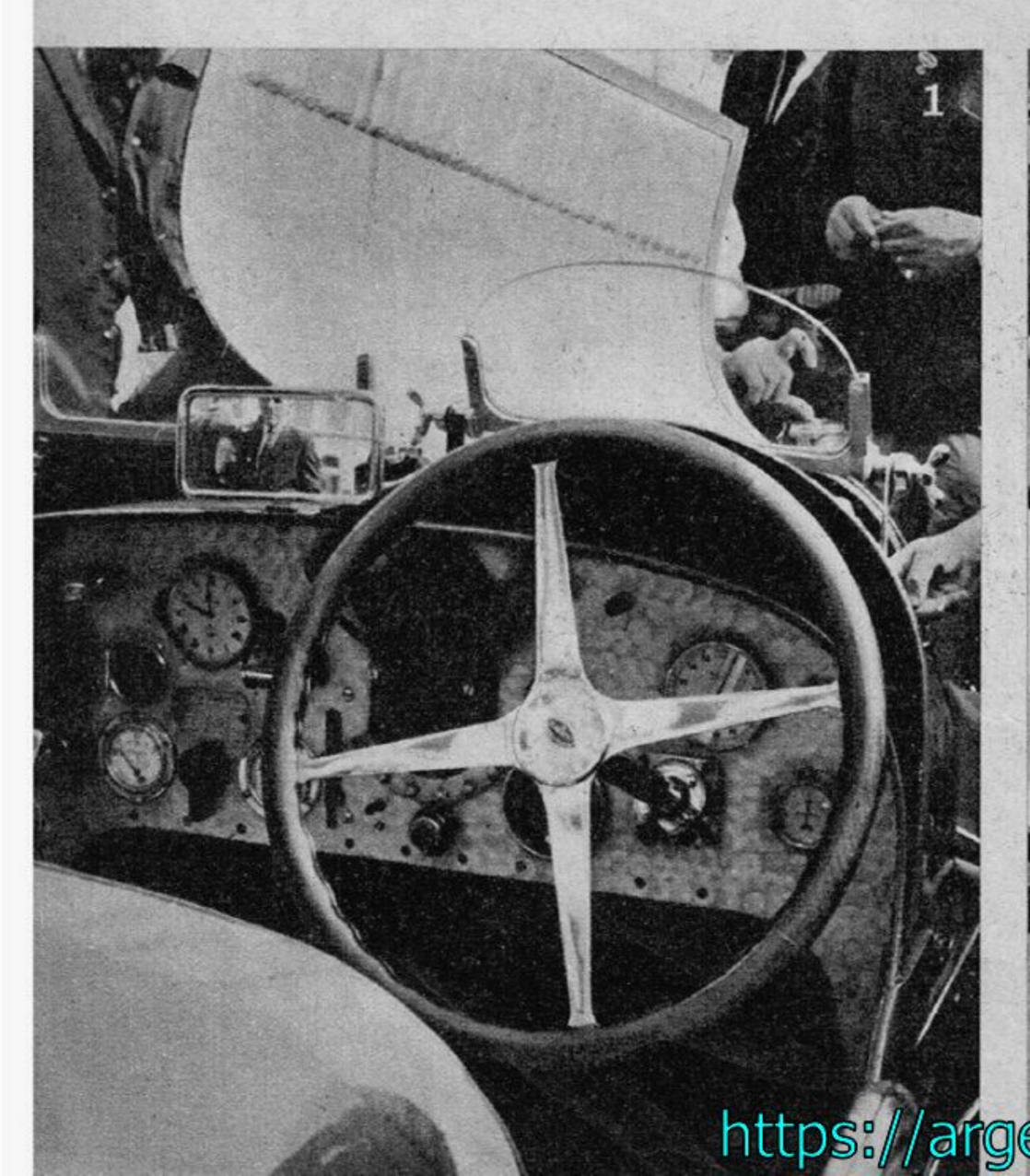
A esta fama, en gran parte cimentada sobre leyendas, concurren algunos hechos concretos. Durante la mayor parte de su vida, Ettore Bugatti produjo automóviles de competición que ganaban carreras. Y quienquiera que tuviese el dinero suficiente podía comprar un automóvil igual al que estaba utilizando el equipo oficial; un automóvil de idéntica performance, con los últimos adelantos. Y los Bugatti en manos de corredores del equipo de fábrica y en manos de particulares ganaron miles de competencias en todo el mundo. Y estos modelos eran además lo suficientemente dóciles como para ser utilizados diariamente como automóviles deportivos. Una Bugatti era la aspiración incondicional de todo joven "high-life" de la época. Había Bugatti para niños, como las eléctricas que se alquilaban en nuestro Jardín Zoológico alrededor de 1940, y había Bugatti para reyes, como la famosa "Royale" de 12,7 litros de cilindrada, de las que se produjeron sólo siete unidades, pasando por todas las posibilidades intermedias de tamaño y performance. Todas ellas lucían un refinamiento estético rara vez superado y que permanecía presente al levantar el capot, al observar hasta las piezas más pequeñas. La calidad de diseño, de ingeniería y de materiales, es una constante Bugatti, causa principal del interés y del afecto que hoy promueven.

La personalidad del creador juega también su papel. Ettore Bugatti había nacido en Milán en una familia de artistas plásticos. Luego de realizar diseños para otras firmas (De Dietrich, Isotta-Fraschini, Deutz, Peugeot, etc.) instaló en 1909 su propia fábrica en Molsheim, en territorio que entonces pertenecía a Alemania, pero que luego de la primera guerra mundial pasó a poder de Francia (los Bugatti fueron franceses y corrían con los colores de Francia). Provisto de un singular intuición mecánica, utilizó el metal como materia plástica, y el automóvil como objetivo arquitectónico. Molsheim fue el centro de su mundo y allí producía sus vehículos, sus caballos de carrera, sus vinos, sus propias máquinas y la realización práctica de sus invenciones. Sus numerosas patentes y realizaciones se refieren no solo al campo automotriz, sino que incursionan en la aviación, la náutica, materiales ferroviarios, máquinas herramienta, avíos de pesca, etc.

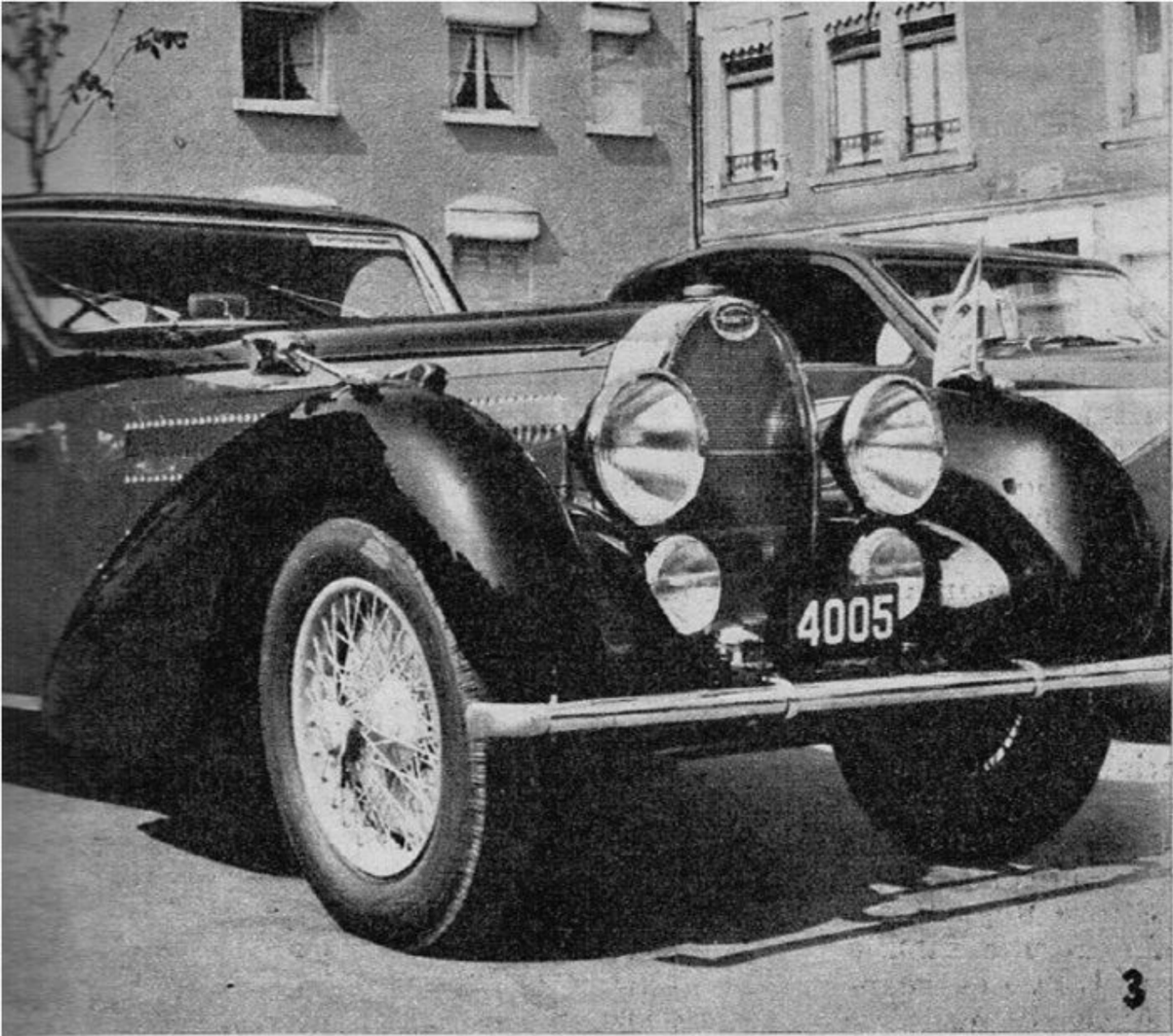
En materia de automóviles, Bugatti fue uno de los primeros en defender la tesis del automóvil liviano con motor pequeño, de alto rendimiento. La utilización de motores policilíndricos con árbol de levas en la cabeza y altas velocidades de rotación, abrió el camino de un perfeccionamiento que aún continúa en el mismo sentido. A la luz de lo que hemos aprendido en los últimos cinco años en materia de suspensiones, las realizaciones de Bugatti fueron geniales, y es bien sabido que eran la clave del triunfo de sus máquinas. Junto a Voisin ensayó en 1923 por primera vez en competición, las formas aerodinámicas, cuyo estudio y utilización habrían de recibir enorme impulso una década más tarde.

Actualmente quedan en el mundo alrededor de 1.000 automóviles Bugatti. Sus datos y características, su historia y los datos de sus dueños han sido recopilados pacientemente por el ingeniero Hugh Conway, un estudioso especializada en la técnica y la historia de las creaciones de Bugatti, y publicadas recientemente en un libro editado con la colaboración del Bugatti Owner's Club. El Club de Dueños de Bugatti tiene su sede en Prescott, Inglaterra, y agrupa a los simpatizantes de la marca en todo el mundo. Edita trimestralmente una revista, Bugantics, dedicada casi exclusivamente al culto Bugatti, y vende un sinnúmero de "souvenirs" con dibujos de los automóviles, la marca, el radiador y los colores Bugatti. Uno de los más apreciados es la corbata, color "azul Bugatti", con rayas amarillas y negras. Estos colores eran los del stud de Ettore Bugatti y el club los utiliza como propios por expresa autorización de él.

Bugatti murió en 1947. Su fábrica existe todavía, aunque desde 1952 no produce más automóviles. Una pequeña parte de su capacidad es dedicada a la producción de repuestos, para que sigan en movimiento automóviles que salieron por sus puertas hace 30 ó 40 años. *



https://argentoteca.blogspot.com



3

4

1 El resplandeciente y funcional cockpit de una Bugatti Grand Prix. Bugatti se preocupó especialmente del diseño del volante.

2 El más grande de los Bugatti después de La Royale: el Type 50 de 8 cilindros y 4,9 litros de cilindrada. La última reunión anual de bugattistas, realizada este año en Luxemburgo.

3 El Type 57 —1934 aproximadamente— fue el último diseño de Bugatti producido en cierta cantidad. Es uno de los más apreciados por los coleccionistas.

4 "Le Patron uber alles". Bugatti en Luxemburgo, por sus tranquilas calles. Una atrás de la otra, tal como don Ettore lo soñara en sus mejores épocas. "The Bugattis remain".

5 La última reunión anuál de bugattistas, realizada este año en Luxemburgo.

5

https://argentoteca.blogspot.com

SUDAFRICA:
broche de oro para una hazaña

A pesar de lo que opinen nuestros tipógrafos, se llama Clark y no Clarak. Hace falta agregar que ganó.. ?

El circuito de East London (3,91 Km. de extensión), en Sudáfrica, fue el escenario donde Jim Clark logró lo que ningún corredor pudo lograr hasta la fecha: triunfar en siete carreras puntables dentro de un mismo año (un mismo campeonato mundial).

El equipo Ferrari, durante los entrenamientos del jueves, dio la impresión de querer repetir la actuación que le cupo en el G. P. del Rand semanas antes (Surtees ganó sobre los Lotus 25 oficiales), el inglés ferrarista hizo 1m. 29s. 8/10, batiendo el récord del año anterior (Clark, con 1m. 30s.). Bandini, por su parte, se ubicó tercero en orden de méritos, detrás de Brabham.

El segundo día de pruebas, tuvo buenas perspectivas para los ingleses, durante la mañana, con poco viento y bastante fresco, Clark mejoró el tiempo de Surtees, en 1m. 28s. 2/10, y Brabham hizo 1m. 29s.

Las Ferrari parecieron no querer andar, y por sobre todo presentaban problemas de tenida; en general el fuerte viento que sopló desde el mar hizo que debieran efectuarse cambios y ajustes en la carburación (humedad y temperatura). La clasificación otorgó puestos en la primera fila a Clark (1m. 28s. 9), Brabham (1m. 29s.) y Gurney (al volante de otro Brabham Climax, 1m. 29s. 1); en segunda fila quedaron las Ferrari de Surtees y Bandini, y la tercera fue compartida por las B.R.M. —Hill y Ginther— y el Lotus de Trevor Taylor.

Para largar el Grand Prix, las autoridades tuvieron una muy buena idea: hicieron arrancar los motores de los participantes frente a los boxes, y con los motores en marcha los hicieron alinear en la línea de partida.

Clark, como es usual en él, picó en punta, seguido por Surtees; posición que se mantuvo hasta la 10ª vuelta, en que Brabham superó al piloto de Ferrari.

Bandini comenzó a perder frenos ("fading") y a perder posiciones, lo mismo que Taylor (Lotus 25). Brabham cordoneó cinco vueltas más adelante, y Surtees pudo pasar nuevamente al segundo lugar, pero no pudo conservar mucho tiempo su puesto, pues Gurney lo pasó al cumplirse la vuelta 23ª.

A mitad de la carrera la Ferrari de Surtees, con un motín gracioso, cortó una biela cuando el V-6 giraba a 11.000 rpm (es de imaginar lo que debe haber quedado sano, probablemente el segundo carburador). Ginther también desertó por rotura de transmisión en la vuelta 46ª.

Gurney en el segundo puesto (tranquilo), hizo la mejor vuelta de la carrera —1m. 29s. 2— y desde aquí las cosas no cambiaron hasta trasponer Jim Clark la línea de llegada, vencedor del G. P. de Sudáfrica.

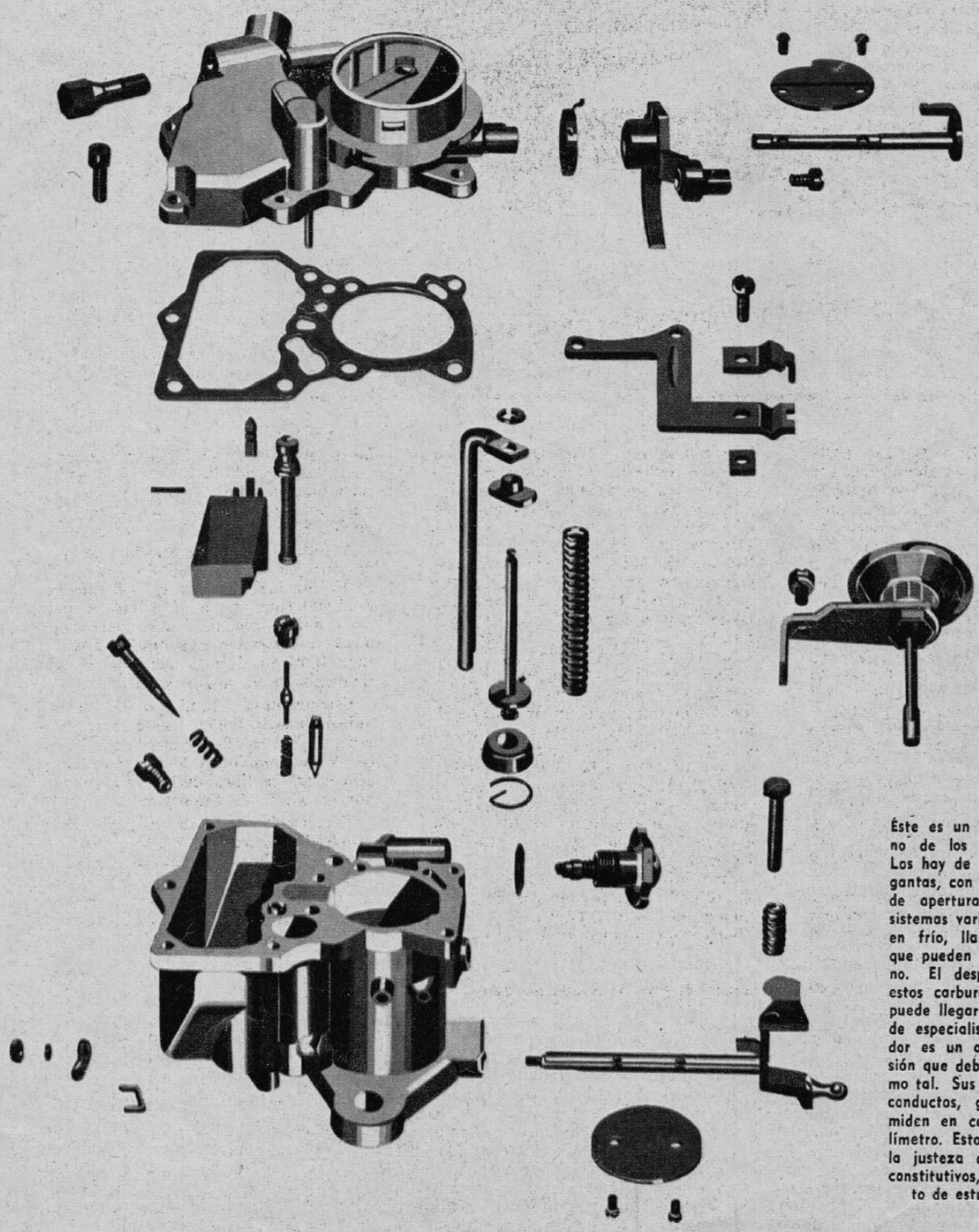
Tercero fue Graham Hill (BRM), ocupando los puestos sucesivos Bruce McLaren (Cooper), Bandini (Ferrari), Bonnier (Cooper), Maggs (Cooper) y otros cuyos nombres no nos vienen a la mente, pero a quienes les estamos muy agradecidos. *

Ultima largada puntable de 1963. En primera fila Clark, Brabham y Graham Hill.

https://argentoteca.blogspot.com

por RONALD HANSEN
Ilustraciones de: RUBENS COUSO

DAR DE COMER AL MOTOR

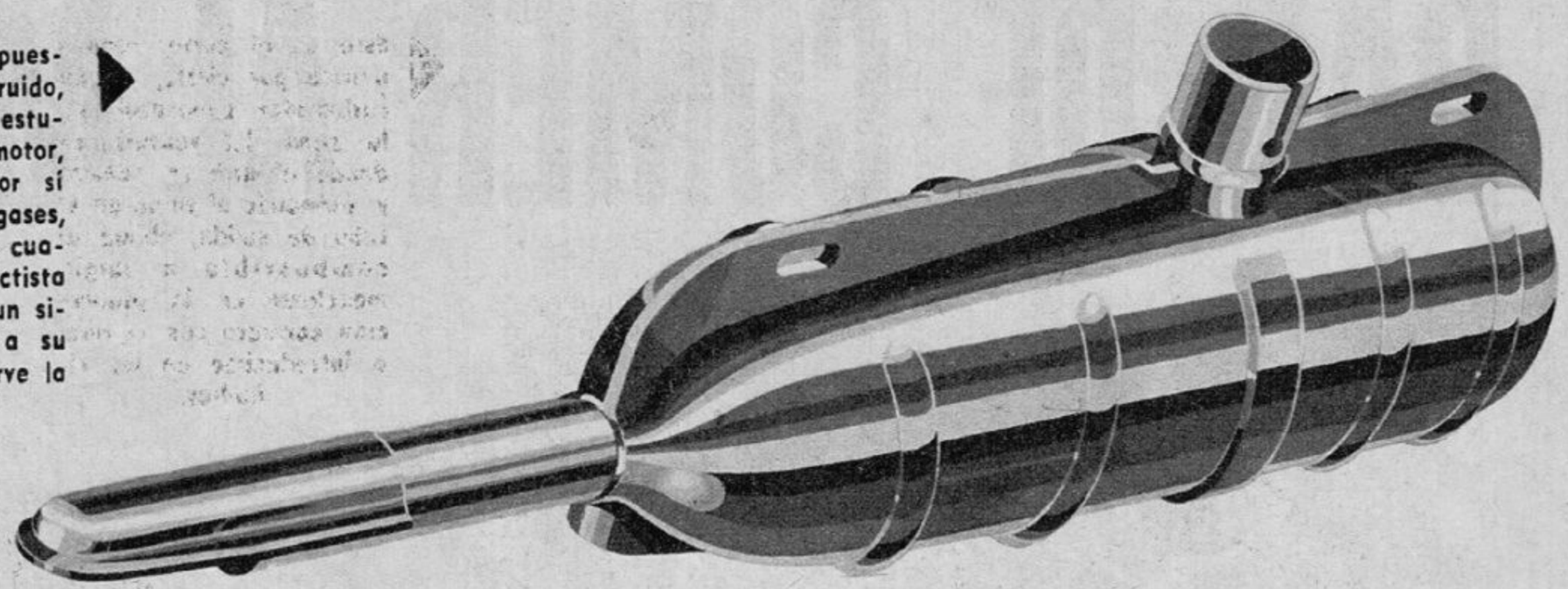


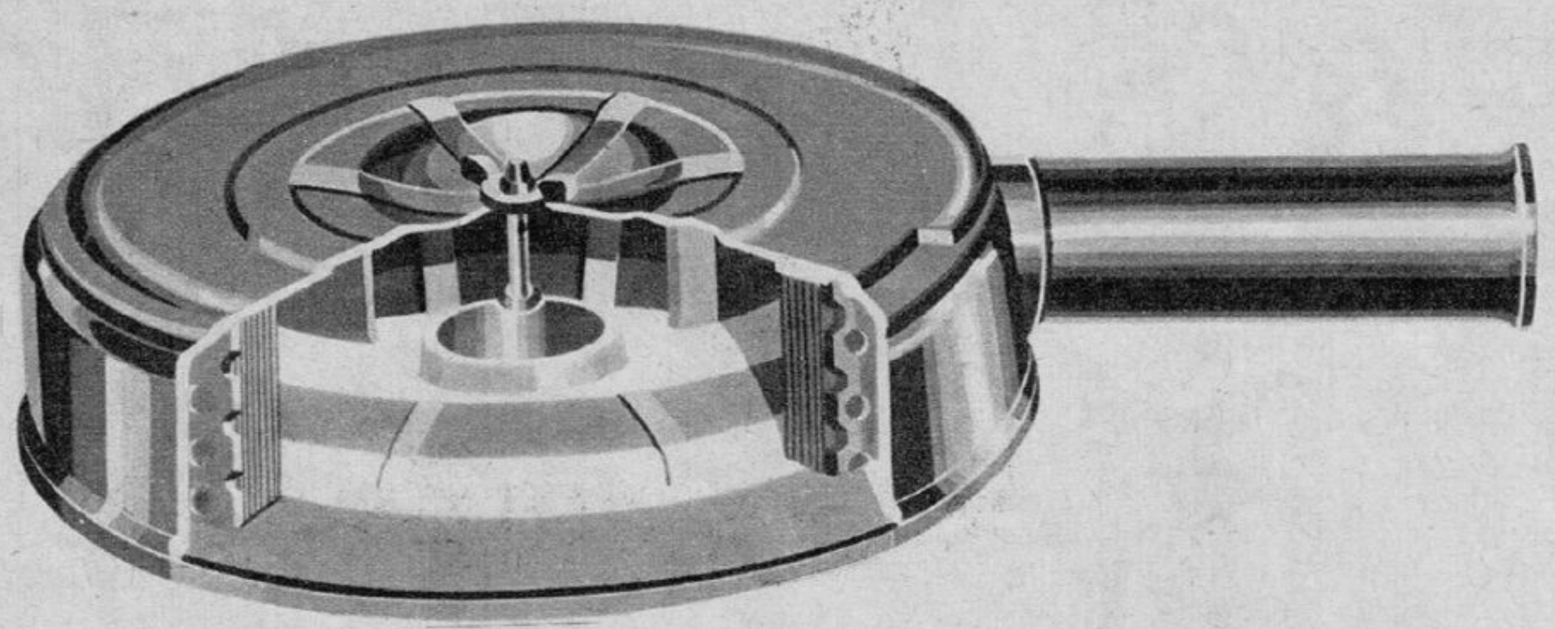
Éste es un carburador típico, no de los más complicados. Los hay de dos y cuatro gargantas, con mariposas de aire de apertura progresiva, con sistemas variados de arranque en frío, llamados cebadores, que pueden ser automáticos o no. El despiece de uno de estos carburadores monstruos, puede llegar a ser un trabajo de especialistas. El carburador es un aparato de precisión que debe ser cuidado como tal. Sus medidas internas, conductos, gicleurs, etc., se miden en centésimas de milímetro. Esto da una idea de la justeza de sus elementos constitutivos, que son producto de estudio constante.

https://argentoteca.blogspot.com

DAR DE COMER AL MOTOR

Los silenciadores de escape, impuestos por ordenanzas contra el ruido, son elementos que necesitan un estudio especial para cada tipo de motor, dado que el silenciador de por sí siempre restringe la salida de gases, por lo menos en los motores de cuatro tiempos. El éxito del proyectista radica en el hecho de diseñar un silenciador efectivo, en cuanto a su función específica, y que conserve la potencia motriz.





El aire tiene que entrar limpio en el carburador. Para esto, se incorpora un filtro a la entrada del carburador que purifica el aire. Los filtros pueden ser de varios tipos, secos, húmedos, en baño de aceite, etc., pero todos con la misma teoría. Aparte de su función purificadora, el filtro, por lo menos alguno de los tipos, crea una cámara estática de aire que es absorbido sin movimientos inerciales previos, circulando correctamente.

En el número próximo pasado hablamos de algunas de las cosas varias sin las cuales un motor de automóvil no podría empezar a funcionar. Ya hemos visto someramente cómo se produce la chispa. Nos toca ahora averiguar qué pasa con la nafta.

No es exacto que un motor funcione "quemando nafta". En realidad, quema aire, usando la nafta para calentarlo. El motor recibe una determinada cantidad de aire; en ese aire se encuentra nafta mezclada. Cuando el sistema de encendido origina la chispa, se inflama la nafta produciendo un violento aumento de temperatura y presión en el aire. Ese fenómeno es el que hace funcionar el motor. La nafta está de paso en todo este ciclo; es simplemente un medio para calentar el aire.

Pero casualmente resulta que la mejor manera de que la nafta se queme rápidamente y con buen rendimiento —es decir, sin excesivas pérdidas de calor y potencia— es mezclándola con una determinada cantidad de aire. La adecuada mezcla es, precisamente, la función del sistema de alimentación y escape.

Empezamos por una cosa tan humilde y conocida como es el tanque de nafta. Por comodidad de disposición, el tanque va colocado habitualmente en la cola del auto si éste tiene motor frontal, y en la trompa si el motor es posterior. Es metálico y tiene una boca para su fácil llenado desde el exterior, cañerías para transportar la nafta hasta donde se la utilizará, y basta de contar, exceptuando los "rompeolas" en su interior, que son mamparas que evitan que, en un viraje, toda la nafta se desplace hacia un lado del tanque. De no existir estos rompeolas, es muy fácil que, al virar el coche, quede descubierta la salida de nafta, privando al motor de su "líquido vital".

Puesto que generalmente el tanque está en un extremo del auto y el motor en el otro, es necesario algún medio mecánico para asegurar el suministro de nafta a este último. En las motocicletas, y en algunos autos anteriores, se suele colocar el tanque más alto que el motor, siendo entonces la alimentación por gravedad; ejemplo, el Ford "A" y sus coetáneos.

Pero en los automóviles modernos la alimentación al carburador siempre es por bomba.

En la gran mayoría de los casos se emplea la bomba denominada mecánica. Sobre el árbol de levas, un camón suplementario acciona un balancín; al oscilar, produce movimientos alternativos en un diafragma de caucho, cuyo centro es de metal. Estos movimientos alternativos producen secuencias de presión y vacío que van trayendo la nafta del tanque al motor — más estrictamente, al carburador.

Algunos coches, especialmente los ingleses —en nuestro medio, el Di Tella, que, como se sabe, es la versión "made in Argentina" del Austin A.55—, tienen bomba de nafta eléctrica. En este caso, el movimiento alternativo del diafragma es producido por atracción y repulsión electromagnética. Un sistema de platinos produce una secuencia de imantación y desimantación que hacen "pulsar" un diafragma, y éste bombea la nafta tal como ocurre con la bomba mecánica convencional.

En el caso de los coches de dos tiempos que carecen de árbol de levas, se usa una bomba en la cual las diferencias de presión dentro del cilindro motor actúan sobre el diafragma, atrayéndolo y rechazándolo.

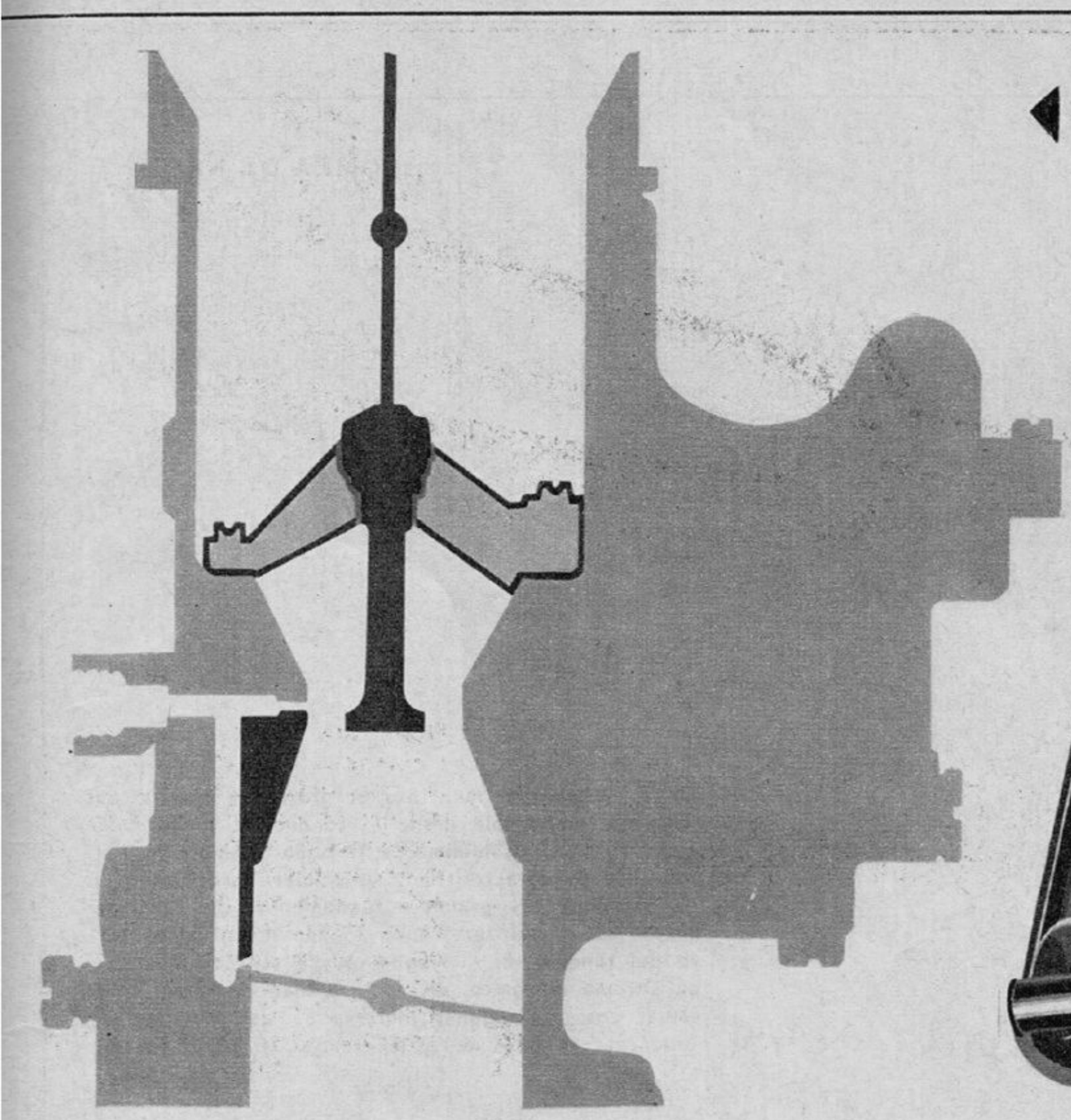
CARBURADOR

El carburador merece, por supuesto, capítulo aparte, y lo tendrá; pero por ahora lo describiremos someramente.

No basta mezclar un poco de aire con un poco de nafta y prender la

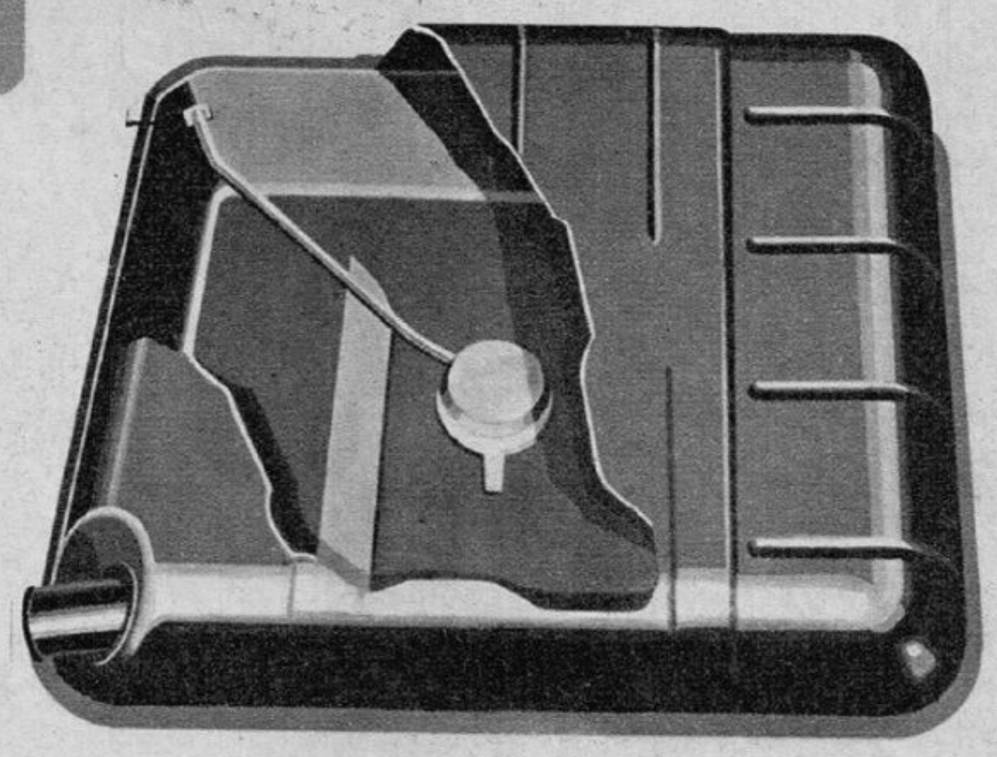
EN EL PROXIMO NUMERO: LISTAS DE PRECIOS DE REPARACIONES DEL AUTOMOVIL

https://argentoteca.blogspot.com



Este es el corte, esquemático por cierto, de un carburador elemental, en la zona del venturi, en donde el aire se acelera y, formando el vacío en el tubo de salida, obliga al combustible a surgir, mezclarse en la proporción correcta con el aire, e introducirse en los cilindros.

El tanque de nafta, que cumple solamente una función de almacenamiento de combustible, debe tener ciertas características constructivas especiales. La ubicación del tanque es uno de los puntos importantes de un buen diseño, tanto como su capacidad, su acceso o su construcción interna.



chispa a ver si estalla. En los principios podía hacerse así, pero con el progresivo perfeccionamiento del motor, se llegó muy pronto a establecer que, bajo distintas condiciones de funcionamiento del motor, era muy distinta la proporción de aire-nafta que correspondía para lograr óptimo rendimiento. Es decir, el máximo de potencia y consumo.

Bajo condiciones muy extremas de aceleración fuerte o puesta en marcha, puede convenir mezclar tres partes (por peso) de aire con cada parte de nafta. En condiciones más severas, se podrá ir reduciendo, "empobreciendo" la mezcla hasta llegar a lo óptimo para funcionamiento normal, que es de alrededor de 14 partes de aire a una parte de nafta.

Si tuviésemos un carburador que funcionara a una sola relación de dosificación, el motor probablemente funcionaría, pero lo haría a poca velocidad, con gran consumo de combustible, y tal vez tendería al excesivo recalentamiento o a desgastarse

La necesidad de ir modificando la relación aire-nafta a medida que varían las condiciones de uso, ha llevado en la actualidad a que los carburadores sean instrumentos de enorme complejidad, especialmente en lo que se refiere a los coches de mayor potencia y costo.

Pero básicamente un carburador se compone de una cuba en la cual se almacena nafta que llega del tanque por intermedio de la bomba. Esta cuba está conectada mediante un orificio calibrado ("gicleur", más correctamente "surtidor") con un tubo, llamado "de aspiración". Este tubo recibe aire por un extemo y por el otro está conectado directamente a la cámara de combustión del motor.

Cuando el pistón desciende en su carrera "de aspiración", crea un vacío, como ya hemos visto, y este vacío tiende a ser llenado por el aire exterior. Por lo tanto, el vacío aspira aire haciéndolo entrar por el tubo de aspiración. Este tubo se encuentra restringido por un disco que gira sobre un eje, llamado "mariposa del carburador". Este disco está conectado al pedal del acelerador mediante un adecuado varillaje.

Cuando el conductor aprieta el pedal el acelerador, el disco se abre. Al abrirse, deja pasar más aire. Cuando el conductor suelta el pedal, el disco se cierra y pasa entonces menos aire.

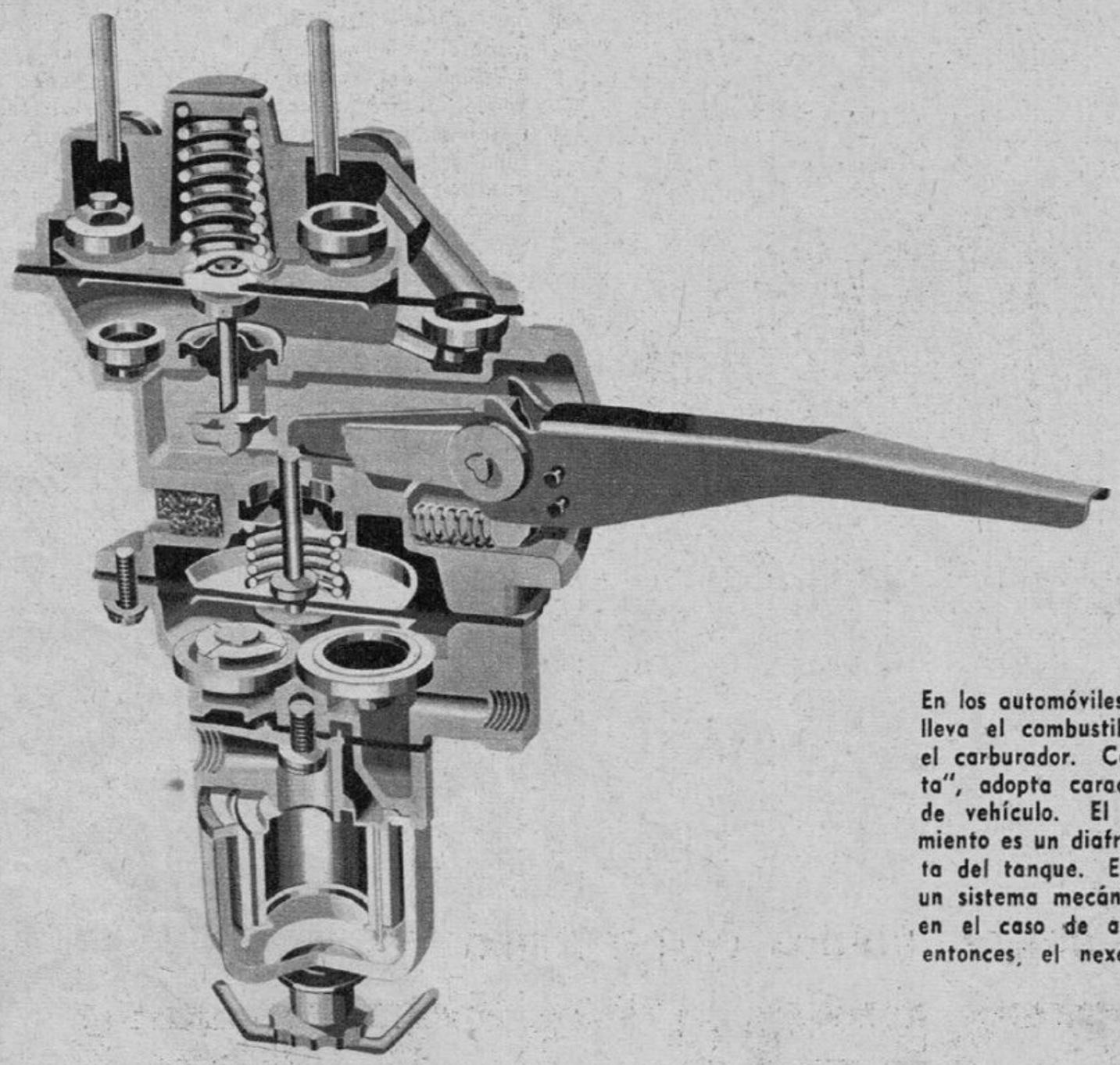
Ahora veamos qué ocurre cuando el aire pasa por encima del surtidor o gicleur. Por un fenómeno similar al que se emplea para hacer funcionar una máquina de insecticida, el aire que pasa "arrastra" nafta en finísimas partículas, mezclándola con el aire y creando una "neblina" de aire y nafta, cuya composición resulta óptima para una adecuada carburación.

Esta neblina, llamada "mezcla", entra en la cámara de combustión y al ocurrir la chispa, se combustiona con enorme rapidez, tanto es así que es habitual —aunque incorrecto— definirla como "explosión".

VALVULA DE AGUA

Puesto que la bomba de nafta trabaja constantemente, es necesario disponer de algún modelo que la cuba no rebalse, porque de hacerlo se desarreglaría la pulverización de combustible, es decir, se "ahogaría" el carburador. El modo de evitar este fenómeno es disponer un flotante en la cuba. Este flotante lleva, en su parte superior, una aguja cónica que asienta contra un alojamiento de igual forma. Cuando la cuba se llena de nafta, la aguja hace tope y corta el suministro del combustible; cuando el consumo del motor empieza a vaciar la cuba, baja el flotante, y la aguja, al retirarse un poco, admite el acceso de más nafta enviada desde la bomba.

https://argentoteca.blogspot.com



BOMBA DE NAFTA

En los automóviles modernos, se provee un aparato que lleva el combustible desde el tanque de nafta hasta el carburador. Comúnmente llamado "bomba de nafta", adopta características especiales para cada tipo de vehículo. El principio fundamental de funcionamiento es un diafragma que, creando vacío, extrae nafta del tanque. El diafragma puede ser accionado por un sistema mecánico, eléctrico, o bien de vacío, como en el caso de algunos motores de dos tiempos. Es, entonces, el nexo entre el tanque y el carburador.

En gran simplificación, el carburador funciona de esa forma. Pero como hemos dicho, con los años se han ido perfeccionando estos instrumentos y agregando más y más accesorios, hasta que por fin han llegado a ser tan complicados que algunos necesitarían un completo artículo de esta serie para su descripción. Esta descripción la daremos, pero más adelante.

FILTROS

Los dos fluidos de los cuales se alimenta el motor —aire y nafta— pueden contener impurezas. El aire las contiene casi ciertamente: la nafta también, aunque estas generalmente no son de naturaleza tan destructiva como los abrasivos que se encuentran en suspensión en el aire.

Para evitar que estas impurezas —que rápidamente pueden destruir un motor— ejerzan su efecto deletéreo, se recurre a los filtros, de aire y de nafta. Los de nafta suelen ser de tipo sencillo, con una malla de pequeño calibre, que habitualmente se encuentra a la salida de la bomba de nafta; algunos carburadores tienen también una mallita en su pico de entrada. Esta malla puede quitarse para su habitual limpieza.

Los filtros de aire varían en su complejidad, desde los muy sencillos, que tienen un puñado de lana de acero que cada tanto se lava con nafta y se empapa con aceite, hasta algunos de tipo centrífugo, en que un elemento giratorio va dispersando las impurezas por su mayor peso. Son comunes las llamadas "de baño de aceite" y las de cartucho de papel descartable, es decir que, pasado cierto kilometraje, el cartucho se tira y se reemplaza por otro limpio.

Algunos coches nuevos tienen incorporado en el sistema de alimentación un filtro de nafta de cerámica, en el cual el combustible debe pasar a través de una masa compacta de cerámica con estructura microcelular.

ESCAPE

Una vez servidos los cilindros, los gases quemados deben escapar nuevamente con la menor restricción posible. Para esto se recurre al sistema de escape, que es bastante más sencillo; basta un "múltiple", es decir un colector de los gases, que los dirige a un caño, rematado por un silenciador para reducir el ruido que emite el motor. Los silenciadores son también de varios tipos, algunos muy sencillos y otros de mucho ingenio y efectividad.

Idealmente, el motor debería trabajar sin silenciador si es de cuatro tiempos. El silenciador, por más eficaz que sea, siempre restringe en cierta medida la evacuación de gases y, al reducir el rendimiento, hace decaer también la potencia. Sin embargo, este efecto de restricción puede aprovecharse en algunos casos para mejorar el funcionamiento del motor a regímenes inferiores al máximo. Si el fabricante diseña el motor (carburación, árbol de levas, etc.), teniendo en cuenta el efecto del silenciador, como ocurre en la mayoría de los casos, puede tener un efecto contraproducente quitarlo como hacen muchos que erróneamente creen estar beneficiando el coche. (Por supuesto, lograrán una mejoría si es que el silenciador está muy obturado por carbón después de muchos miles de kilómetros de funcionamiento).

En el caso de los motores dos tiempos, el silenciador es vital para el correcto funcionamiento del motor, puesto que el efecto de restricción ayuda fundamentalmente la evacuación de los gases. Cuando en un motor dos tiempos se quita o se modifica el silenciador para correr, hay que hacer un replanteo idóneo de la carburación, diagrama de lumbreras, etc., de lo contrario, los efectos pueden ser de menos velocidad en vez de más. *

(continuará)

EN EL PROXIMO NUMERO: LISTAS DE PRECIOS DE REPARACIONES DEL AUTOMOVIL

https://argentoteca.blogspot.com

NUEVO AISLANTE CONTRA RUIDOS, CALOR Y FRIO

VIDROTEL

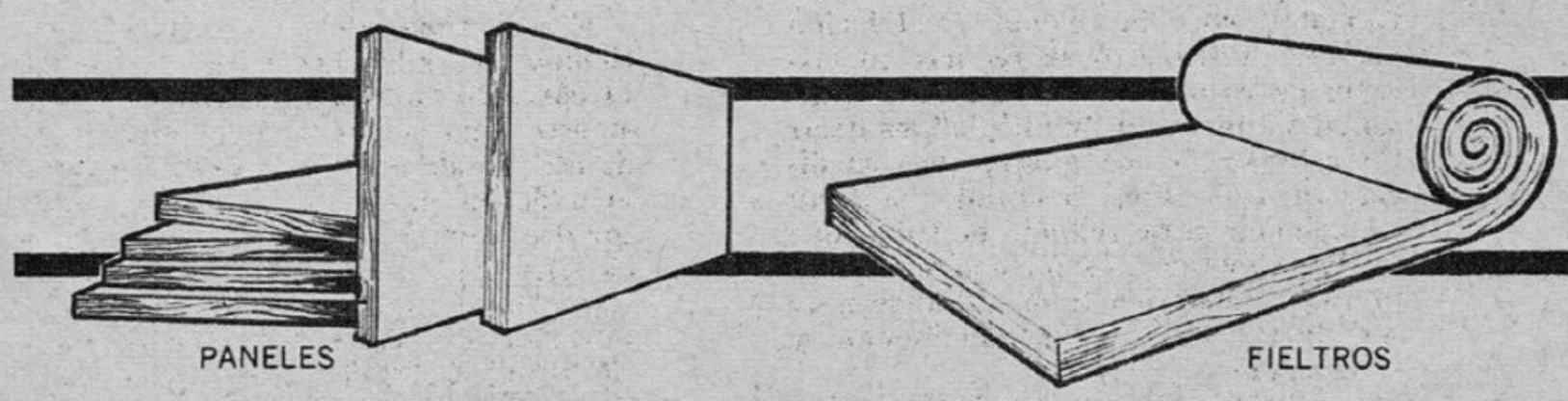
FIBRA DE VIDRIO ULTRAFINA

Vidriería Argentina S. A. ofrece ahora al mercado argentino y en especial a la industria automotriz y talleres de carrocerías el nuevo material aislante de fibra de vidrio ultrafina VIDROTEL, vastamente utilizado en Estados Unidos y Europa.

VIDROTEL es liviano, suave, incombustible y resistente al moho. Es un material manuable, muy flexible y fácil de cortar o estampar. Se provee en paneles y fieltros, en una amplia gama de medidas y espesores.

Para coches, camiones, autopullman, colectivos, micros, autotanques, camiones frigoríficos o isotérmicos, la solución VIDROTEL es la más práctica.

Consúltenos; nuestro departamento técnico, gustosamente colaborará con Ud. en todo lo que a aislamiento se refiere.



VIDROTEL
ES OTRO PRODUCTO
DE AVANZADA DE
V.A.S.A.
VIDRIERIA ARGENTINA S. A.
Talcahuano 768, T. E. 41-7499, Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

HISTORIAS EN CUATRO PATAS

Sectas religiosas por un lado, parisienses extravagantes por el otro; en ambas puntas del camino se encuentra el cuadrúpedo que fue reemplazado por el automóvil y ahora parecería encontrarse una venganza. ¿O no? Tal vez éstas no sean más que historias en cuatro patas...

Los Amish viven sin el auxilio de implementos mecánicos —incluso el automóvil— y sin recurrir a la electricidad ni a modernas instalaciones sanitarias. En la historia del mundo ha habido muchas sectas religiosas de vida austera, pero es difícil que en el mundo occidental actual, y fuera del claustro, exista un grupo de gente menos propensa a la francachela y los ligeros atuendos que los ya citados Amish.

Los cánones religiosos (son menonitas) les prohiben el uso de revistas, relojes, autos, películas de cine, televisión, y hasta la radio; viven en el estado de Ohio, en las cercanías del pueblo de Middlefield. Trabajan la tierra con arados de mano, y no es improbable que los buscadores de status, entre ellos lo hagan a pala directamente.

De Tony Audal solo sabemos que es un parisiense extravagante. Nuestro innato sentido periodístico llega a asegurarnos que no es un Amish. Seguramente, ha tenido muchos momentos de flaqueza espiritual en las que ha prendido la radio, y hasta es probable que el prontuario de su vida esté jalonado de incidentes, como la vez que encendió el televisor para escuchar el discurso inaugural del nuevo primer ministro.

De todos modos, los menonitas y Tony Audal se encuentran mancomunados en un modo de proceder; tantos unos como el otro, utilizan cuadrúpedos de las especies equinas para su diario desplazar. Los Amish abjuran de lo mecánico y andan todo el día en carruaje (aunque más de un engrasado e iracundo "parabrísido" llave de 3/8" en mano, habrá pensado que, después de todo, la idea no es tan mala). T. Audal probalemente no abjure de lo mecánico, pero de todos modos un burro es su habitual modo de desplazarse por los *faubourgs*. Eso sí, el burro de M. Audal tiene faros e indicadores de viraje. Y una tarjeta con disco giratorio para control de estacionamiento.

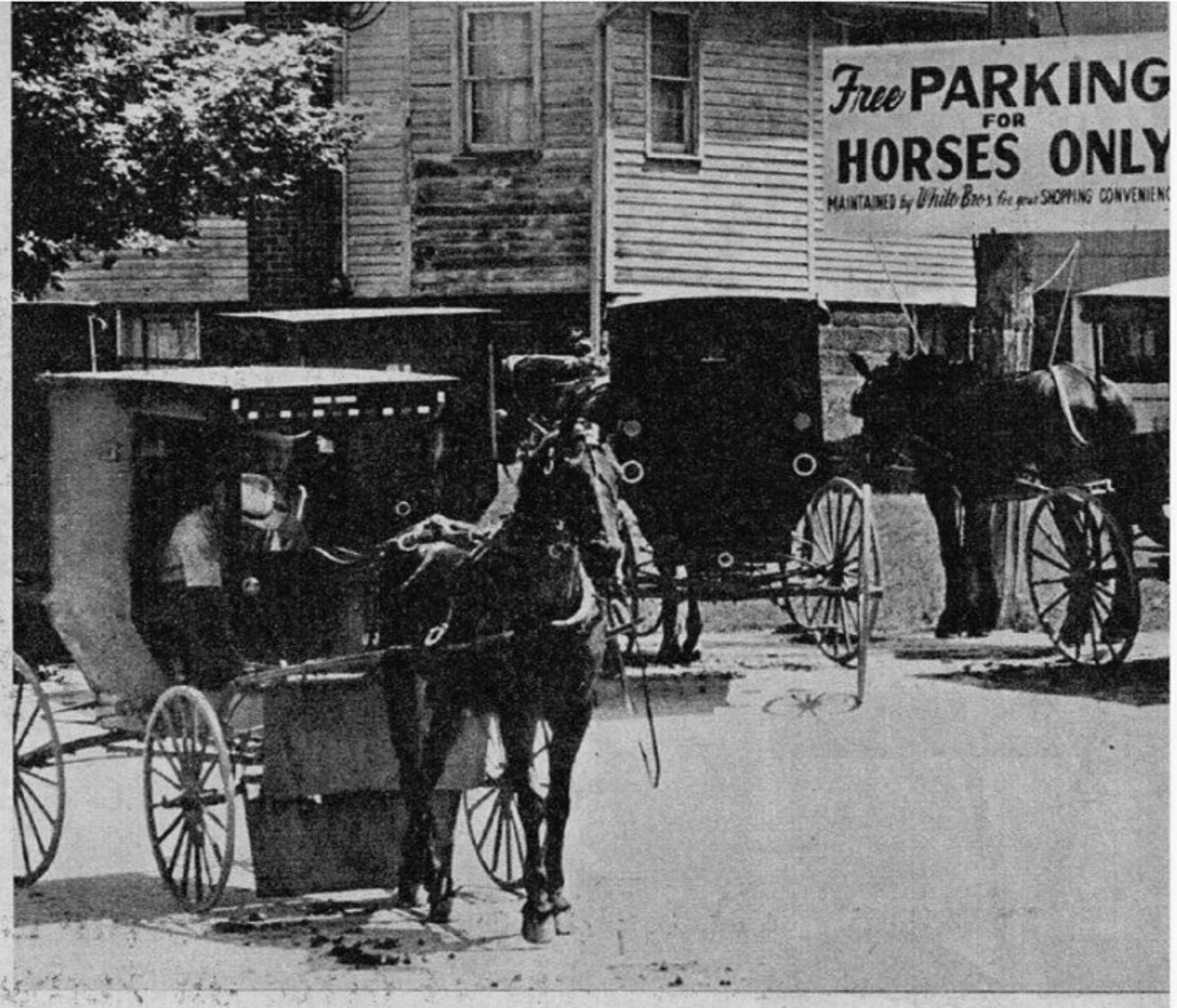
Los comerciantes de Middlefield ya están acostumbrados a sus excéntricos vecinos. Y pensando que serán raros en su forma de actuar, pero sus dólares valen tanto como los dólares de los demás —y los Amish no llegan al extremo de dibujar su moneda corriente con una pluma de ganso—, han destinado lugares al exclusivo estacionamiento de vehículos de tracción a sangre. En el día en que se tomaron estas fotos, varias familias Amish se encontraban en Middlefield con el objeto de concurrir a un "Festival del Queso Suizo" (¿con que ésas tenemos, no?).

Nosotros seguimos andando en auto. Pero, al paso que van las cosas, no debemos descartar ninguna posibilidad.

Eso sí, sigan leyendo la revista.

Audal y los Amish; menonitas y (quizá) un hedonista. En ambos casos, recurren para su transporte al noble y ya casi olvidado equino.

https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com

1964 AUTOMOVILES

Aplique sus ojos a la mirilla del cilindro de cartón. Gírelo. Los recortes de papel le dibujarán un policromo cuadro que es como el calidoscopio del motorismo universal; autos grandes, chicos, medianos...

Autos por millones para los caminos del mundo. Desde la colosal industria norteamericana, que produce seis o siete millones de autos de pasajeros cada año, hasta industrias en etapa de desarrollo que no llegan a los cien mil —caso de la nuestra—, todo el globo terráqueo vibra al son de prensas que estampan, agujereadoras que taladran, hornos que funden. Más de trece millones de autos se vendieron en 1962. Desgraciadamente, no es un panorama de ribetes parejos; en EE.UU. y en Europa, grandes máquinas trituradoras reducen modelos 1960 a chatarra, mientras que en la Argentina —como en tantos otros países— un modelo 1927 vale aún varios meses de sueldo.

Es una farándula de colores, de olor a nafta, de ruidos de escape y de inventos milagrosos que aumentan la potencia al doble o reducen el consumo por la mitad. En Norteamérica un auto chico tiene cuatro litros de cilindrada y casi tres metros entre ejes; en Europa un auto grande se conforma con tres litros y dos metros sesenta.

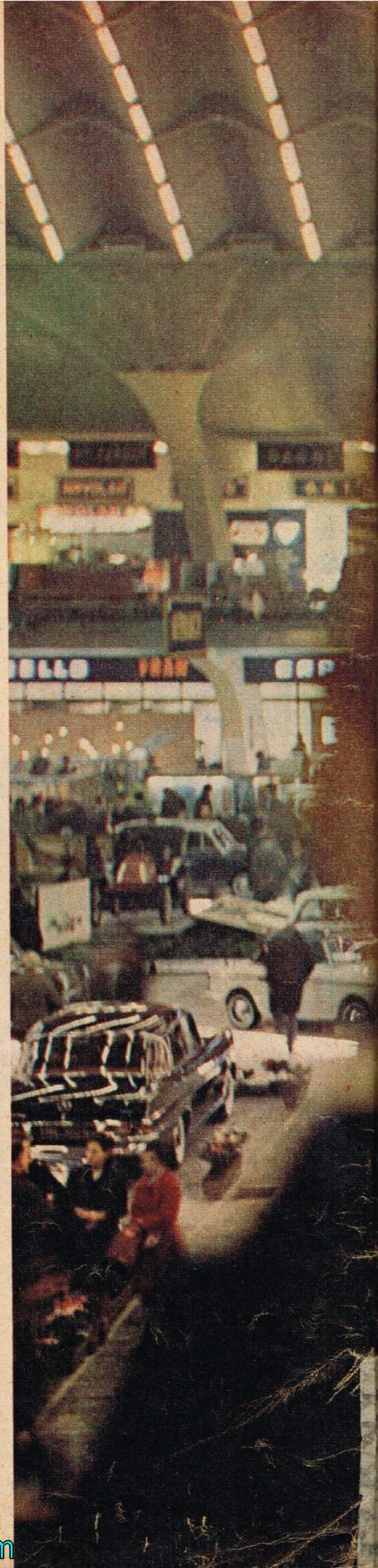
A medida que hay más y más y más autos, empiezan los problemas donde nunca antes existieron. En Tokio no dejan patentar un auto nuevo, a menos que el propietario presente un documento certificando que tiene lugar para estacionarlo de noche. En otras partes las tiendas de departamentos tienen lugares de estacionamiento gratuito para clientes, a veces tan grandes como la tienda misma. El automóvil incluso pretende hacer desaparecer el concepto de ciudad.

¿Para qué tener todos los negocios juntos en un barrio comercial si no hay dónde dejar el auto? Los "drive-in" son de rigurosa norma en Estados Unidos; bancos, compañías de seguro, cada vez más cosas.

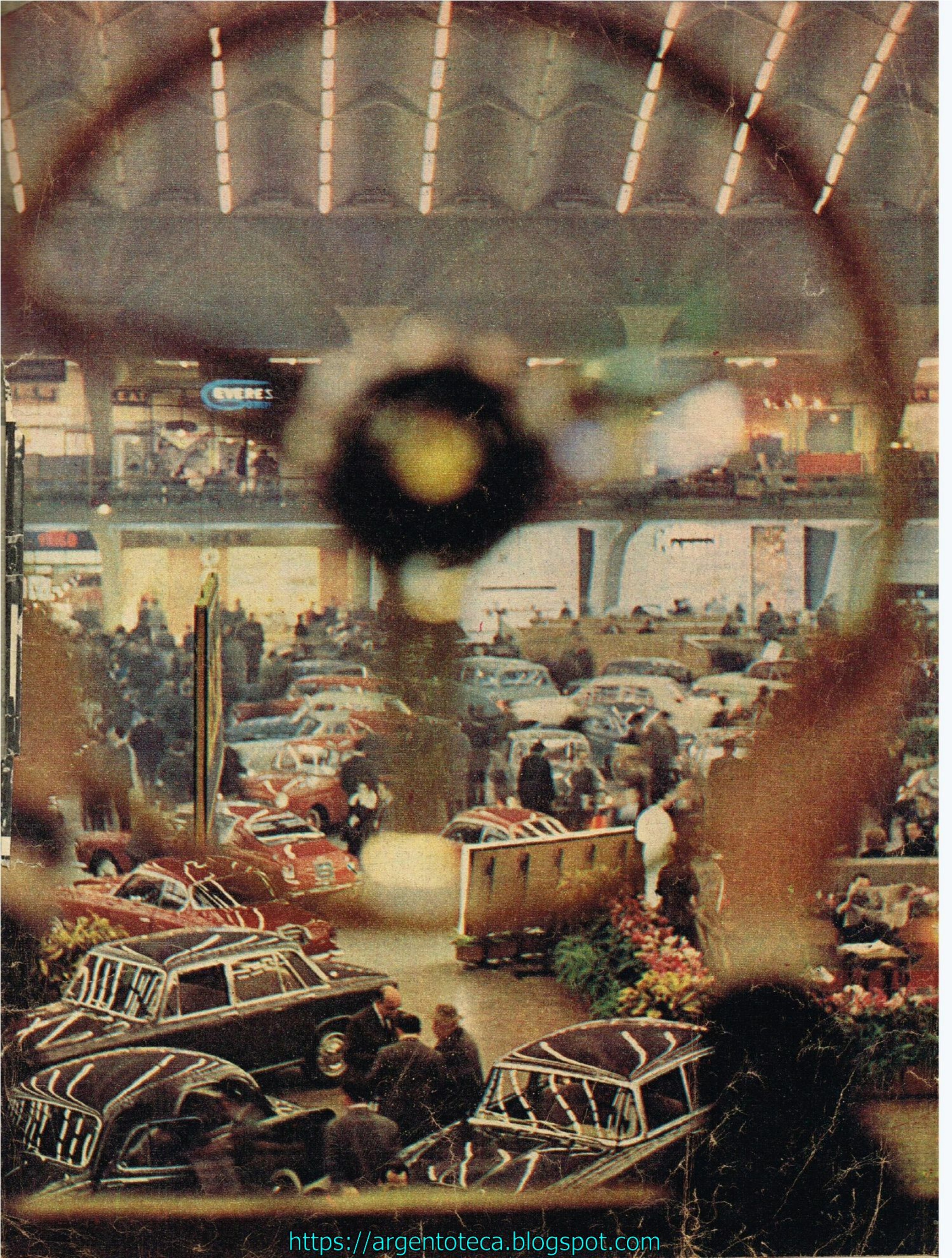
Para nosotros el "drive-in" todavía está en pañales; alguien dijo en broma que hace años que tenemos estaciones de servicio "drive-in", pero todavía en este terreno falta mucho que hacer, aunque ya existen confiterías y algún banco en el cual el cliente puede ser atendido sin descender de su auto.

Autopistas; hacen falta más y mejores. Socorros en ruta. Mejores sistemas centralizados de orientar el tránsito, para evitar embotellamientos en ciudad. Más facilidades al turismo internacional en automotor (en Europa es fácil; en América del Sur siguen considerando al automovilista transfronterizo como un implacable enemigo).

Todos son recortes de colores en el calidoscopio del automovilismo en el mundo. Hasta que vengan los helicópteros... *



https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

Año nuevo, medidas nuevas... El Dodge Polara Hard Top de cuatro puertas será en 1964 6,1 pulgadas más largo que en 1963. Según los estilistas de Chrysler International ello contribuye a realzar más aún la línea del modelo. Todos los modelos Dodge de este año tienen 119 pulgadas de batalla (distancia entre ejes) y se acercan al diseño-tipo basado en planos que caracteriza a los autos americanos de los últimos años. Hay, en esta forma, una sensible identidad de líneas en todos los coches.

El orgullo automovilístico de Holanda, tiene en el D.A.F. 750 a uno de sus principales responsables. En él se aplicaron las experiencias motrices iniciadas por BMW, hasta adoptar definitivamente el esquema de dos cilindros opuestos refrigerados por aire forzado, con árbol de levas central y válvulas a la cabeza. Cuatro ruedas suspendidas independientemente —las traseras motrices—, pequeño tamaño, cuatro asientos y dos puertas, conforman un lindo sedancito utilitario.

Los ingenieros de Rolls-Royce se siguen preocupando por que la gente tenga en qué ir a la oficina. He aquí la prueba: El Silver Cloud III cupé, carrozado por Mulliner. Su motor de aluminio tiene 8 cilindros y mantiene la compresión de 9,0:1, así como la estructura original del Silver Cloud cuatro puertas "Saloon". La carrocería asimismo fue desarrollada en base a la misma idea. Quien desee levantavidrios y bajacapota automáticos, deberá abonarlos aparte del precio especificado.

https://argentoteca.blogspot.com

La misma Alemania que presenció en 1954 los primeros ensayos de distribución para motores dos tiempos en base a válvulas rotativas, aplica 10 años después en un automóvil, el exitoso ensayo de los fabricantes de la moto MZ. Toda la línea "Trabant" —sedanes y station wagons— tiene motor transversal de dos cilindros, dos tiempos, 23 HP, distribución por válvula rotativa, 600 c.c. y tracción en las ruedas delanteras. La caja tiene 4 marchas.

Panhardet Levassor pasó en el año 1955 a integrar el grupo Citroën. las perfiladas líneas del modelo CT 18, continuador del prestigio que toda la línea PL 17 conquistó para la marca. En contraposición a los veteranos modelos que se produjeron desde que Panhard y Levassor aprovecharon las experiencias de Daimler, montando en sus unidades el motor de camisas deslizantes El CT 18 se convierte en uno de los exponentes automovilísticos más modernos.

Muchos compradores del popularísimo Fiat 1.100, encantados del auto, quisieron sin embargo algo más, pero algo más que no sea saltar al modelo 1.300-1.500 o cambiar de marca. Por lo tanto la Fábrica Italiana de Automotores Turín lanzó al mercado la versión 1100 "D" con motor de 1.221 c. c. e incremento considerable de potencia y performance. La línea no varió fundamentalmente, aún a pesar de haber sufrido pequeñas modificaciones de orden puramente identificatorio.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

El año pasado presentamos el modelo Gran Turismo de Omega V12. En esta oportunidad publicamos la foto del novedoso modelo 2 + 2 con inyección de combustible, suspensión delantera independiente por paralelogramo deformable y resortes helicoidales, y eje trasero de Dion con diferencial autoblocante. Las entregas deben comenzar para febrero de 1964, y se atienden pedidos en la casa matriz de la empresa fabricante, sita en la Base de El'sworth, Antártida Argentina.

Una de las novedades del año ha sido la Maserati cuatro puertas sobre chasis 3500 GT. Es la primera vez que del sello del Tridente sale un coche con cuatro puertas, circunstancia que no a todos cayó con igual gracia; muchos dicen que es una aberración pensar en una Maserati así. Otros adinerados compradores pensarán que por fin pueden l'evar a la patrona y los purretes a Portofino a pasar el primer domingo de sol. A 180 de promedio, se entiende; queda por ver si lo usarán de taxi en Buenos Aires.

Del país de los consabidos cerezos en flor (nunca se deshojan los árboles de cerezo en el Japón, por lo que se ve), aparece este Dtasun Bluebird, sedán de 1.200 c.c. en cuatro ci'indros con válvulas a la cabeza. La mecánica es convencional y la caja tiene tres marchas, todas sincronizadas. La firma Datsun ha emprendido con vigor la comercialización en Occidente; en Estados Unidos han vendido unidades y buscan continuamente nuevos mercados de exportación. Los coches son estimados muy buenos.

https://argentoteca.blogspot.com

De los inquietos talleres de Abarth, en Turín, sale este 1600, cuyo motor trasero es una elaboración del Simca 1300 cinco bancadas. La principal modificación es el sistema de distribución, con dos árbo'es de levas accionados a cadena. La suspensión es independiente en las cuatro ruedas con ballestas transversales. La caja ZF tiene cinco marchas, todas sincronizadas. Frenos de disco Girling en las cuatro ruedas. Velocidad máxima 240 kilómetros por hora, de fábrica.

La sobriedad inglesa se pone de manifiesto en esta camioneta rural Humber Hawk III serie, motor de 4 cilindros en línea con válvu'as a la cabeza y 78 HP-SAE en sus 2.267 c.c. La suspensión delantera es por trapezoide deformable y resortes en espiral; atrás tiene Hotchkiss-drive. El motor viene en desarrollo de hace muchos años; antes tenía válvulas laterales con la misma cilindrada. La misma fábrica también produce versiones de mayor cilindrada y fuerza, de 4 y 6 cilindros.

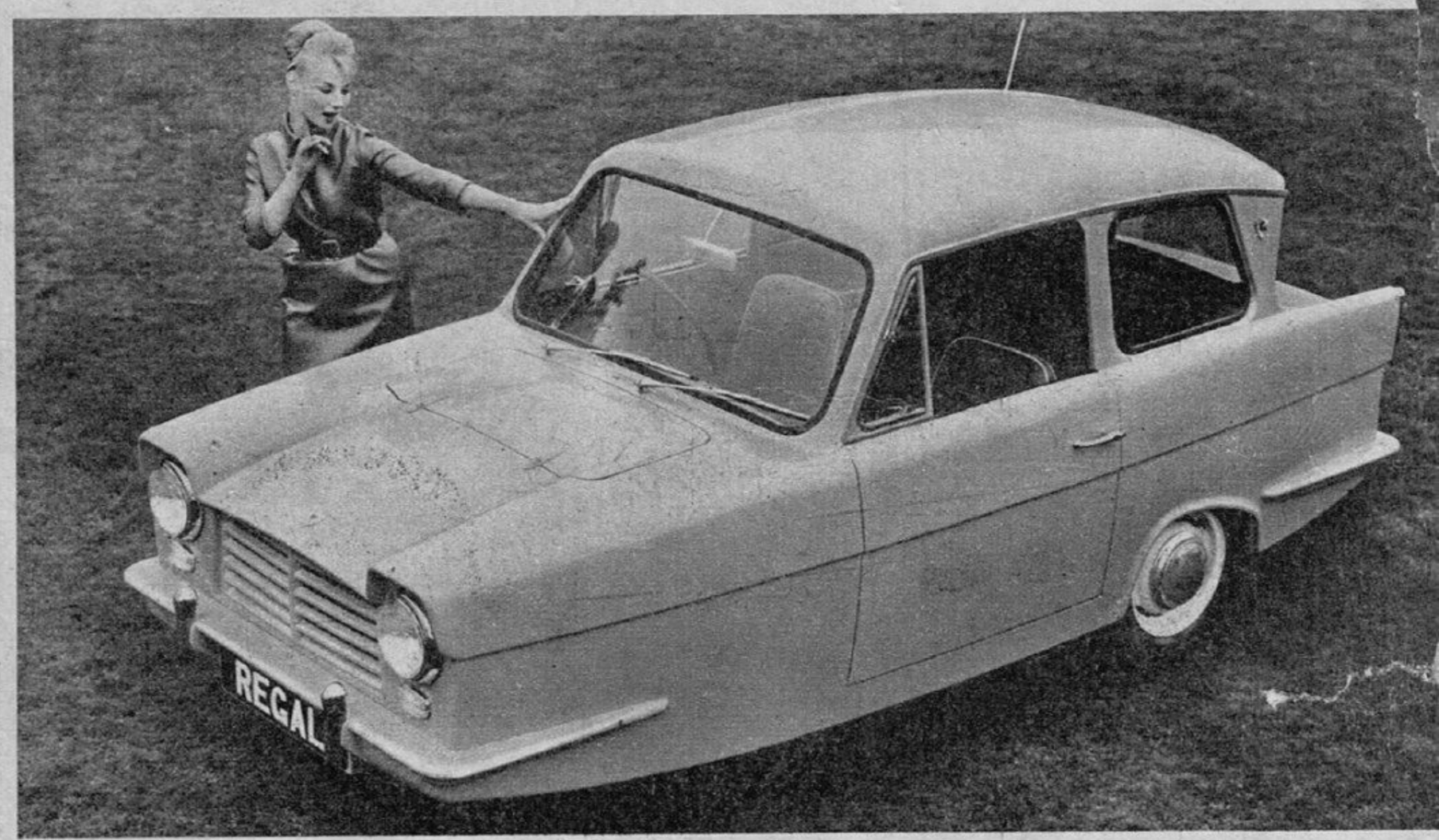
Para los múltiples entusiastas del sello de las tres puntas, la cupé 220 SE representa algo así como el súmum en materia de coches deportivos. Tiene 120 HP-DIN (134 SAE) en su motor de seis cilindros en línea con árbol de levas a la cabeza e inyección de combustible. Opción a caja de cuatro marchas o transmisión automática, aunque los compradores de la cupé habitualmente preferirán la caja manual con la palanca de cambios en el piso. Algunos pocos ejemplares han arribado ya.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

Desde las tierras del "apartheid" y las Minas del Rey Salomón —Sudáfrica— viene el GSM Delta. De los talleres de Cape Town salen únicamente coches sport carrozados en material plástico, con diversos motores de procedencia inglesa. El Delta es un cabriolet muy elegante de dos asientos propulsado por el clásico motor Ford de 1.498 cc., el que, comprimido a 8,5:1 eroga la nada despreciable potencia de 116 CV (DIN) a 6.800 rpm. Este cabriolet lleva frenos a disco Girling adelante.

Otro coche con carrocería de plástico es el Reliant Regal, fabricado en Inglaterra. La característica más saliente de esta pequeña unidad es el tener solamente tres ruedas, no obstante esta disposición (una rueda adelante) se ha conseguido obtener una línea de carrocería sumamente agradable. La parte trasera del Reliant Regal es indudablemente muy similar a la del Ford Anglia. Quede establecido que no se trata de un triciclo. Caben cuatro personas.



El Volkswagen 1200 Cabriolet según la propaganda de la fábrica de Wolfsburg, es un vehículo de cinco plazas. Esto no significa de ningún modo que deban ir cuatro personas y un perro boxer, como sugeriría la fotografía. Las especificaciones del Cabriolet corresponden exactamente a las del modelo 1200 de Luxe, y son ampliamente conocidas por el público argentino. La capota al rebatirse sobresale de la línea de la carrocería otorgándole el aspecto de un modelo del año 1930.

https://argentoteca.blogspot.com

En coches ingleses de mediano precio, lo distinguido se llama Alvis. La fábrica Alvis, que por extraña coincidencia se halla ubicada en Coventry, se dedica desde hace años a la producción de automóviles, vehículos militares y motores de aviación. El modelo TD21 que aquí vemos, es un tres litros de seis cilindros (en línea) con una potencia de 119 CV medidos según normas DIN. Su caja de cambios tiene cinco marchas hacia adelante, totalmente sincronizadas. Aparte de lujoso, deportivo.

Para enloquecer de satisfacción a los que les gusta manejar, está el Honda Sport 500. Viene de Tokio, de la misma fábrica de las famosas motocicletas, y su pequeño motor de 492 cc. rinde nada menos que 40 CV (DIN) —claro está que a 8 mil rpm—. Para aprovechar mejor la potencia del motorcito, tiene una caja de cinco marchas hacia adelante, todas sincronizadas, excepto la primera. La velocidad máxima es estimada en más de 135 km. por hora. Un hondazo, que le dicen, ¿no?

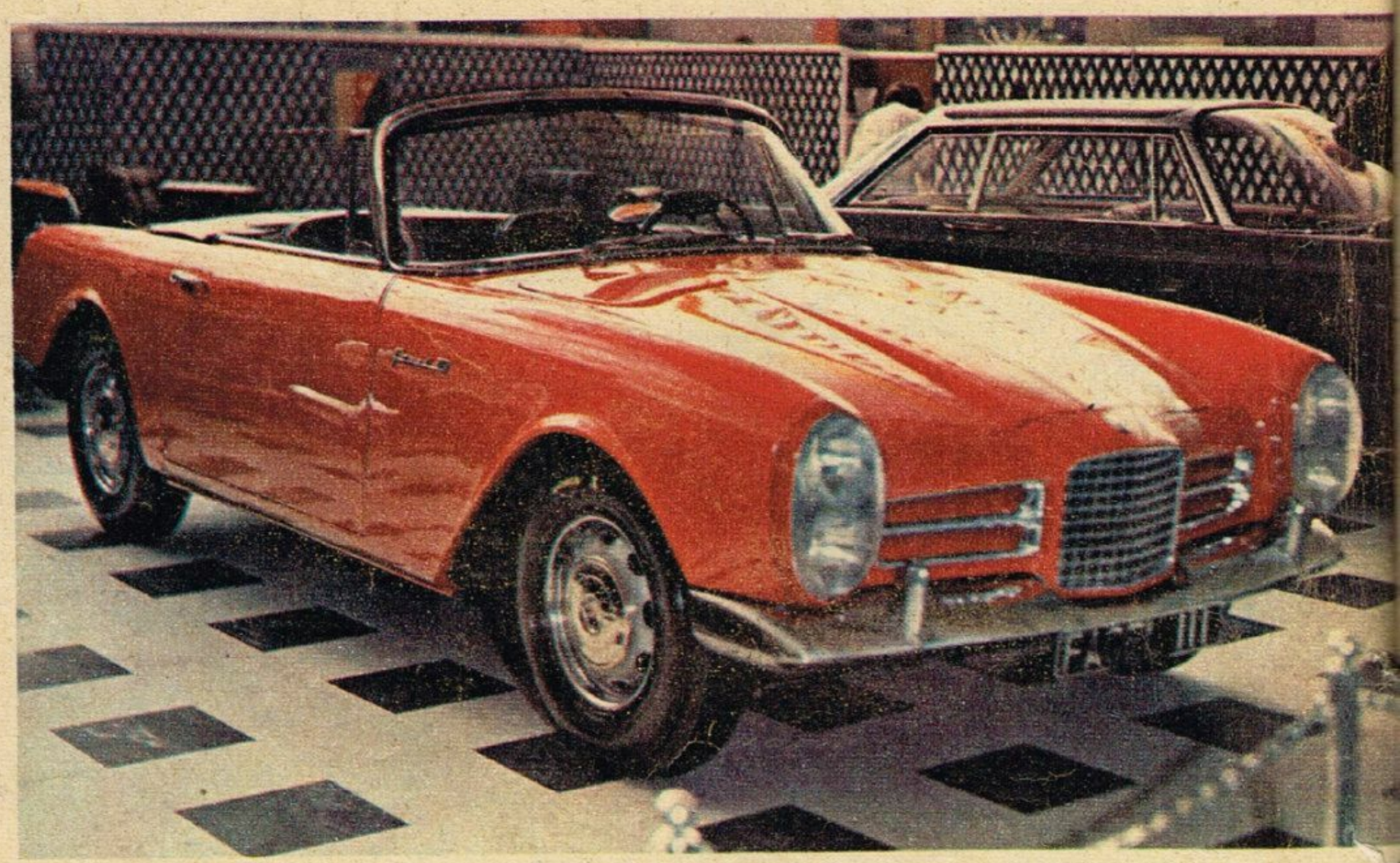
Un poco más grande que el Honda Sport 500, es el utilitario que aparece fotografiado. Es un Cadillac Sedán De Ville. Tiene un motorcito de 6900 cc. de cilindrada, y viene equipado con la nueva transmisión Turbo HydraMatic. En este modelo, las barras horizontales de la parrilla se han prolongado alrededor de la parte delantera del guardabarros, sirviendo de protección a las luces de posición. Como dato interesante diremos que su costo es elevado y su categoría "de lujo".

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

El Opel Kadett es producto de una de las fábricas de automóviles más antiguas del mundo, ya que su origen data de fines del siglo pasado. En el año 1929 la Adam Opel AG fue adquirida por la General Motors de EE.UU., y desde entonces su producción se ha orientado hacia el automóvil utilitario. El Kadett es el coche de menor cilindrada que produce la fábrica de Rüsselheim —993 c.c.—; su carrocería es autoportante y se presenta como berlina de cuatro plazas y dos puertas.

Este hermoso cabriolet es el Facel Vega III, versión chica de la casa francesa Facel S. A., que solamente incluye en su producción automóviles de gran precio. El Facel Vega III utiliza como planta motriz el experimentado motor Volvo 1800, de cuatro cilindros en línea, el que desarrolla una potencia de 108 HP medidos según normas DIN a 5800 rpm. Si bien su diseño es un tanto ortodoxo, es un coche que rinde elevadas prestaciones. Su velocidad máxima se estima en 188 KPH.



Heredero de una de las más nobles familias de autos sport, en el verdadero sentido de la palabra, el Triumph Spitfire fue presentado con gran suceso en 1962. El Spitfire que vemos en la fotografía tiene colocado un "hard top", lo que le confiere apariencia de cupé, pero solamente se lo carroza como spider. Su motor es básicamente igual al del Triumph Herald pero con una relación de compresión aumentada a 9:1; paralelamente, la potencia de sus 1200 c.c. de cilindrada ha sido llevada a 63 CV (DIN).

https://argentoteca.blogspot.com

Uno de los impactos más positivos del Grupo Rootes fue logrado con la aparición del Hillman Imp. Este autito, que responde por entero a los lineamientos del vehículo utilitario, tiene una carrocería de líneas tan modernas como bien logradas. Su apariencia es decididamente hermosa, y la capacidad interior de este pequeño 875 c.c. es por demás generosa. El motorcito del Imp es un cuatro cilindros con válvulas a la cabeza, inspirado en el Coventry Climax (¡casi nada!) que va ubicado atrás.

René Bonnet comenzó su carrera de preparador de autos de competición en 1932, e intervino él mismo en la conducción hasta hace muy poco tiempo. En la actualidad fabrica solamente autos deportivos utilizando elementos mecánicos Renault. La cupé René Bonnet tiene un motor llevado a 996 c.c. de cilindrada con una potencia de 82 CV (SAE) lo que le permite desarrollar velocidades de hasta 200 KPH. La carrocería del René Bonnet tiene reminiscencias del estilo del carrocero Zagato.

Aunque lo parezca, no es un Chevrolet 400 que encogió por la lluvia, sino un Simca 1300. Este producto de la firma francesa es el intermedio de una serie de modelos intermedios: 1000, 1300 y 1500, siendo los dos últimos propulsados por motores delanteros, y el primero por motor trasero. El Simca 1300 tiene 62 BHP. (DIN) a 5200 vueltas, y su cualidad más interesante, a decir de los entendidos, es su magnífica maniobrabilidad. Simca pertenece ahora al grupo Chrysler Corporation.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

La casa Morgan es tan antigua como poco conocida fuera del mundo anglosajón. Comenzó en 1910 a fabricar en pequeña cantidad, autos que siempre se caracterizaron por su individualidad; por ejemplo, aún hoy siguen fabricando un coche sport de estilo netamente clásico, "tipo M.G.". Ahora la complementan con una versión modernizada; es el Plus 4 Plus (así, tal cual), algo parecido al Lotus Elite pero impulsado por un motor Triumph TR3 o TR4, a opción del comprador. Ilustramos el "Plus 4 Plus"

Iso es una marca tradicionalmente asociada con motovehículos, pero el Iso Rivolta no es, por cierto, una motoneta, sino un Gran Turismo que puede encontrarse entre los coches realmente veloces del mundo; construido en Italia con carrocería Bertone, su planta motriz es "made by Chevrolet", teniendo el comprador la opción entre dos puestas a punto del motor "327 pulgadas", de 300 y 340 HP respectivamente. Suspensión delantera por espirales, trasera de Dion con ballestas. Frenos de disco (cuatro).

La documentación que acompañó esta foto del Glas 1204 decía que era un viersitzer coupé mit 53 PS und sportlicher note, traducido por nuestros poliglotos-a-la-fuerza como "coupé de cuatro asientos con 53 HP y sabor deportivo". Aparte de todo esto, tiene 1.200 cc., árbol de levas a la cabeza accionado por correa dentada, y 143 km/hora de velocidad máxima, según fábrica. El motor es una derivación agrandada del 1004 de la misma firma. Adelante suspensión a espiral, atrás eje rígido.

https://argentoteca.blogspot.com

El modelo DB4 de Aston-Martin es el menos rápido de la marca, aunque a pesar de todo, con 225 kilómetros por hora, hay como para ir tirando. Las especificaciones del DB4 son, sucintamente, motor de seis cilindros en línea, doble árbol de levas a la cabeza, 92x92 mm., 3.670 cc., 226 HP-SAE a 5.500 rpm, dos carburadores horizontales S. U. Caja de cuatro marchas todas sincronizadas. Suspensión delantera por espirales, atrás eje rígido, también con espirales.

Símbolo de la paulatina evolución económica del Japón y de sus mercados exportadores vecinos: autos más grandes. Por mucho tiempo la industria japonesa se conformó con la producción de automóviles muy pequeños y de utilitaria concepción. Pero a medida que los standards de vida orientales han ido en evolución, han aumentado también los compradores japoneses, malayos, indonesios, etc., cosa que permite que la industria presente coches de seis cilindros y 2.500 cc., tal como este Gloria, que observamos.

Descontando distintas carrocerías, hay en la serie Dodge, 14 opciones de modelo y/o motor. Entre las opciones de modelo encontramos el 330, más económico de la serie "grande" o "no-compacto". El 330 puede venir con motor seis cilindros o la alternativa entre dos V8. El Dodge 440 tiene la misma carrocería, pero con accesorios de lujo. La serie más cara es la Po'ara. Todos tienen construcción integral y suspensión delantera independiente por barra de torsión, trasera de eje rígido con barras de torsión.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

La más reciente versión de Jaguar es el Tipo S. La mecánica es la que corresponde al ya conocido 3.8, pero la principal variante consiste en la suspensión trasera, que es independiente según el esquema del "E-type". En materia de motores se ofrece opción a cilindradas de 2.4, 3.4 y 3.8 litros con el clásico motor seis cilindros de doble árbol de levas a la cabeza. Los rumores dicen: a) que se ofrecerá una versión 4200; b) que se ofrecerá con una variante del V8 5.400 de Daimler.

Siempre popular en los caminos de todo el mundo, el Taunus 17 M, con su estilización "diferente" y opción a dos cilindradas, 1500 y 1700 c.c., con una tercera opción más potente dentro de la cilindrada mayor. En nuestro país se ven muchos de estos coches, que atraen a los compradores por su buena terminación, estilización de avanzada, y la garantía que siempre ofrece la marca Ford en el mundo. Es por esa aceptación que el modelo 1964 no ofrece grandes variantes sobre lo anterior.

Lo nuevo en Mercedes-Benz; la cupé 230 SL con el motor clásico de la marca, pero agrandado a 2306 c.c., 150HP-DIN, y la caja de cuatro marchas todas sincronizadas. Se ofrece en un único modelo roadster con hardtop de quita y pon. Los frenos delanteros son Girling de disco con frenos traseros a campana. No hay sensacionales novedades en este auto; en este caso la inyección de combustible constituye equipo de norma. La fábrica estima para este coche una velocidad máxima de 200.

https://argentoteca.blogspot.com

Alfa Romeo Giulia; ésta es la versión TI con 106 HP-SAE a 6.000 r.p.m. El motor sigue la tradicional línea de Alfa - Romeo, empleando doble árbol de levas con accionamiento a cadena. La estilización es de tipo cuadrado, en una línea que no a todos agradará, pero que se va imponiendo en Europa. Los frenos son ahora de disco, después de un largo apego de la casa Alfa-Romeo a los frenos de campana, pero con tres patines por rueda. La velocidad máxima es de 165 km. p/hora.

El Lotus Elan tiene un motor de derivación Ford Classic, cuatro cilindros y 102 HP (DIN) con 1.500 c.c. y válvulas a la cabeza con varillas y balancines. Adelante tiene suspensión independiente por el mismo sistema. La caja de velocidades tiene cuatro marchas, todas sincronizadas. Velocidad máxima 175 kilómetros por hora según especificaciones de fábrica. Peso: 620 kilos en seco. Con esta relación Peso/Potencia resulta un Gran Turismo muy veloz, de acuerdo con la cilindrada.

Dentro de las variantes de Hillman Minx, la más económica es la De Luxe, que vemos aquí con motor de 1.592 c.c. y válvulas a la cabeza, caja de cuatro marchas con las tres superiores sincronizadas, y especificación general en la que se ha seguido fielmente lo convencional. El Minx es el último de una larga serie de coches de igual nombre que arranca en 1932. Tiene construcción integral y suspensión delantera independiente con eje trasero rígido empleando Hotchkiss-drive.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

"Fulvia" es el nuevo Lancia en 1.100 cc., con motor de cuatro cilindros en V, que se agrega a los ya exitosos Flaminia y Flavia. Lancia es un sello que se caracteriza por refinamiento y calidad. No es una marca que tiene gran alharaca, pero quien conduce un Lancia es evidentemente un conocedor de automóviles. El Fulvia —ilustrado— tiene cilindros de 72x67 mm., 1.091 cc., 60 HP-DIN a 5.700 rpm. Suspensión delantera independiente con barras de torsión, atrás eje rígido y ballestas. Caja de 4 velocidades, todas sincronizadas.

Parece que al diagramador que hizo esta página le gustan los Lancia (a nosotros también). Aquí vemos el Flaminia, que para 1964 tiene la cilindrada aumentada a 2.775 cc. y la potencia llevada a 129 HP por norma CUNA, similar a SAE. Los seis cilindros están dispuestos en V y alimentados por un solo carburador Solex invertido. La velocidad máxima es 170 kilómetros por hora según la fábrica. Las versiones deportivas —convertible, GT, GT 2 + 2 y Sport— tienen 150 HP-CUNA y velocidades máx. de unos 200.

El Ogle GT es una cupé fastback deportiva construida sobre base Miniminor, es decir, con el motor de 4 cilindros dispuesto transversalmente al eje de simetría del coche. El Ogle GT tiene entonces los mismos elementos mecánicos, frenos de disco, detalles deportivos como volante de madera, y mayor performance, que fluctúa según el estado de puesta a punto del motor. Cilindrada 997 cc. y en versión normalizada 55 HP a 6.000 rpm. El proyecto cuenta con el beneplácito de British Motor Corp.

https://argentoteca.blogspot.com

Un paso más en la salpicada historia del Ford Cardinal, que terminó siendo el 12M en Alemania gracias a las reminiscencias edselianas de los encuestadores de mercado de Ford Motor Company. Viene ahora con opción a dos cilindradas, 1.200 y 1.500 cc., y la versión que ilustramos es la más reciente, la cupé, diseñada como "auto personal" para un miembro de las familias que ya tienen dos o tres autos más grandes. La mecánica es la misma del sedan 12M, pero tiene aspecto de más liviano y ágil.

Un coche que ha tenido mucha aceptación es el Sunbeam Alpine, coche deportivo que se ofrece en versión abierta y cupé. El motor tiene cuatro cilindros en línea y 1.600 cc., con válvulas a la cabeza y cuatro marchas. Es uno de los productos de Rootes Motors, Ltd. El motor desarrolla 83 HP-DIN en versión standard, aunque hay también opciones de mayor potencia, algunas a cargo de preparadores individuales. Suspensión convencional atrás y adelante. Velocidad alrededor de 180 km.

Cuatro cilindros en línea, 83x92 mm. y 1.991 cc. con los principales aspectos del Isuzu Bellel, otro de los coches medianos con los cuales el Imperio del Sol Naciente ataca mercados nacionales e internacionales. La mecánica es convencional; suspensión delantera a espirales, trasera por eje rígido suspendido mediante ballestas longitudinales (Hotchkiss - drive), y caja de cuatro marchas todas sincronizadas menos la primera. La carrocería es de tipo autoparlante. Frenos de tambor.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

Porsche tipo 901, seis cilindros, dos litros; aún no está en venta, pero en Salones Automovilísticos de fin del año pasado, fue expuesto como anticipo de lo que mañana ofrecerá la fábrica de Stuttgart - Zuffenhausen. El motor es derivado de los coches Grand Prix de 1961, siguiendo su proceso de experimentación por vía de coches sport que corrieron con bastante éxito en pruebas como la Targa Florio. Se ofrecerá para compradores que deseen las conocidas cualidades de los Porsche actuales, pero... más.

Este año, como otros, los Salones internacionales brillaron con modelos experimentales ideados para estudiar nuevas posibilidades en diseño de carrocerías y catar la reacción del público ante posibilidades nuevas en materia de línea. Atentos observadores apostados en los "stands" de los grandes expositores, investigan cuidadosamente al público, para verificar si las cosas nuevas gustan o no gustan. Si gustan, años después andarán en la calle bajo el sello de alguna gran fábrica mundial...

Un ejemplo es esta cupé sobre inspiración Corvair, aunque en rigor a la verdad la mecánica no es el detalle más importante, puesto que cuando aparezca andando puede tener un grupo mecánico totalmente distinto. Lo interesante es ir paulatinamente explorando nuevas avenidas de diseño, para llegar eventualmente a una inspiración, a un "salto grande" o "breakthourgh" como dicen los norteamericanos. Que a veces puede ser tan sencillo como los "ojos de buey" del Buick 1949.

https://argentoteca.blogspot.com

Alfa Romeo; la veterana marca del trébol siempre está presente con coches calculados para hacerle agua la boca al más pintado. Como esta cupé sobre chasis Giulia, por ejemplo, incorporando la cola mocha que hoy por hoy es la gran moda en materia de estilo. Pensar que todo nació por un coche de carrera al que le cortaron la cola porque era demasiado largo para el acoplado que lo debía remolcar... La anécdota pertenece al Cooper de hace ya unos cuantos años.

No todos los coches son redondos. Este, por ejemplo, es un estudio en el uso de ángulos y rectas en la estilización. Faltaría ver todo el auto; la impresión que se percibe de esta vista muy parcial es de algo discutible pero no necesariamente desagradable. Más que nada, una idea en exploración de posibilidades. Obsérvense los faros de cola netamente rectangulares, el agresivo corte de la luneta trasera, el detalle de los paragolpes y los reflejos sobre la tapa baúl...

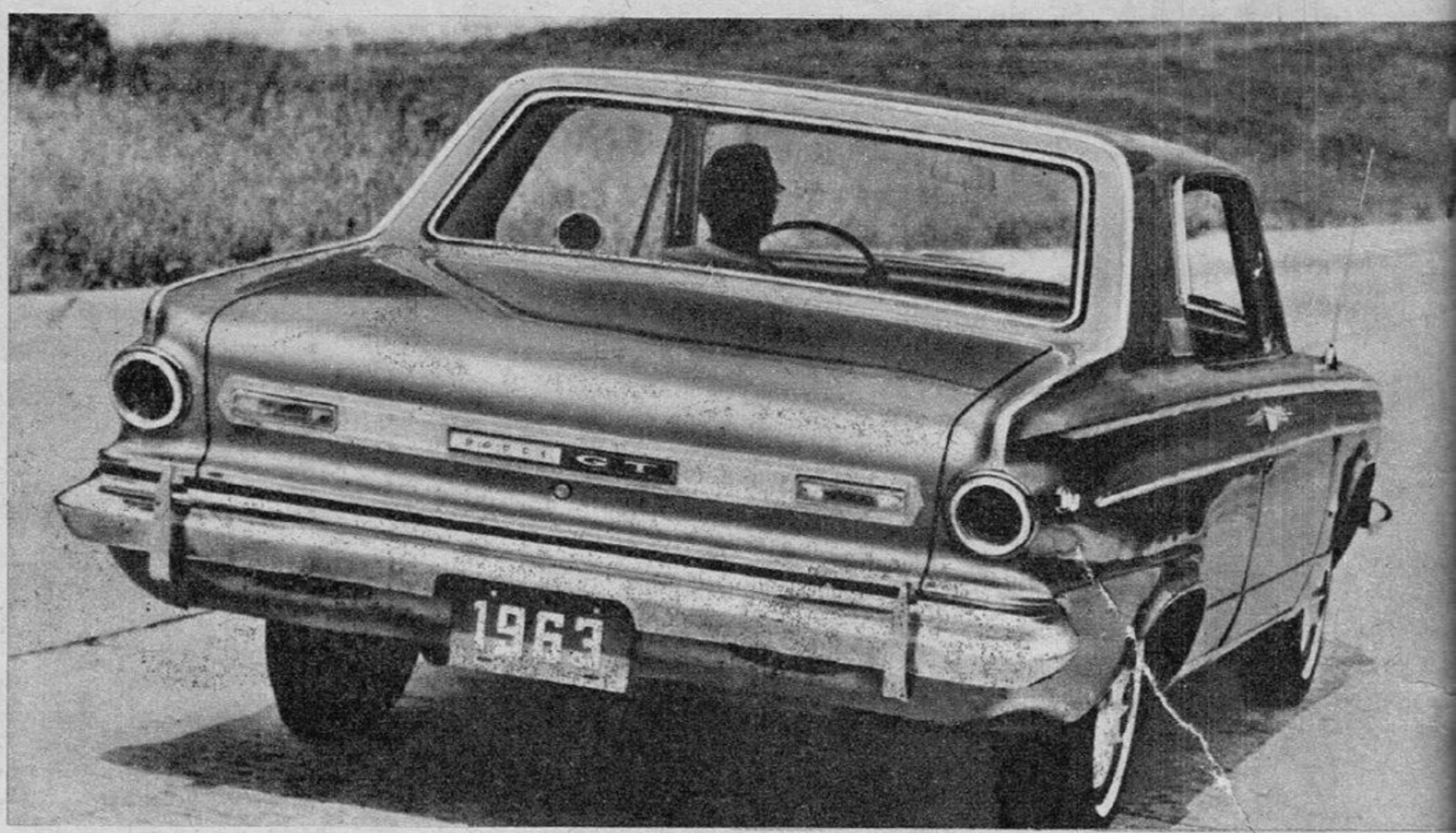
La Bestia (con perdón de algunos lectores) es la Ferrari 250 LM Berlinetta, primer Ferrari cupé con motor trasero, que parece será el arma con el cual la Scudería del Cavallino Rampante atacará las carreras GT de 1964. El motor es el doce cilindros, o en algunos casos, 2500 c.c. V6, según la carrera que se deba disputar. Después de larga lucha contra la nueva tendencia de poner los motores atrás, Ferrari se ha pronunciado definitivamente por el motor ubicado en la parte posterior del vehículo.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

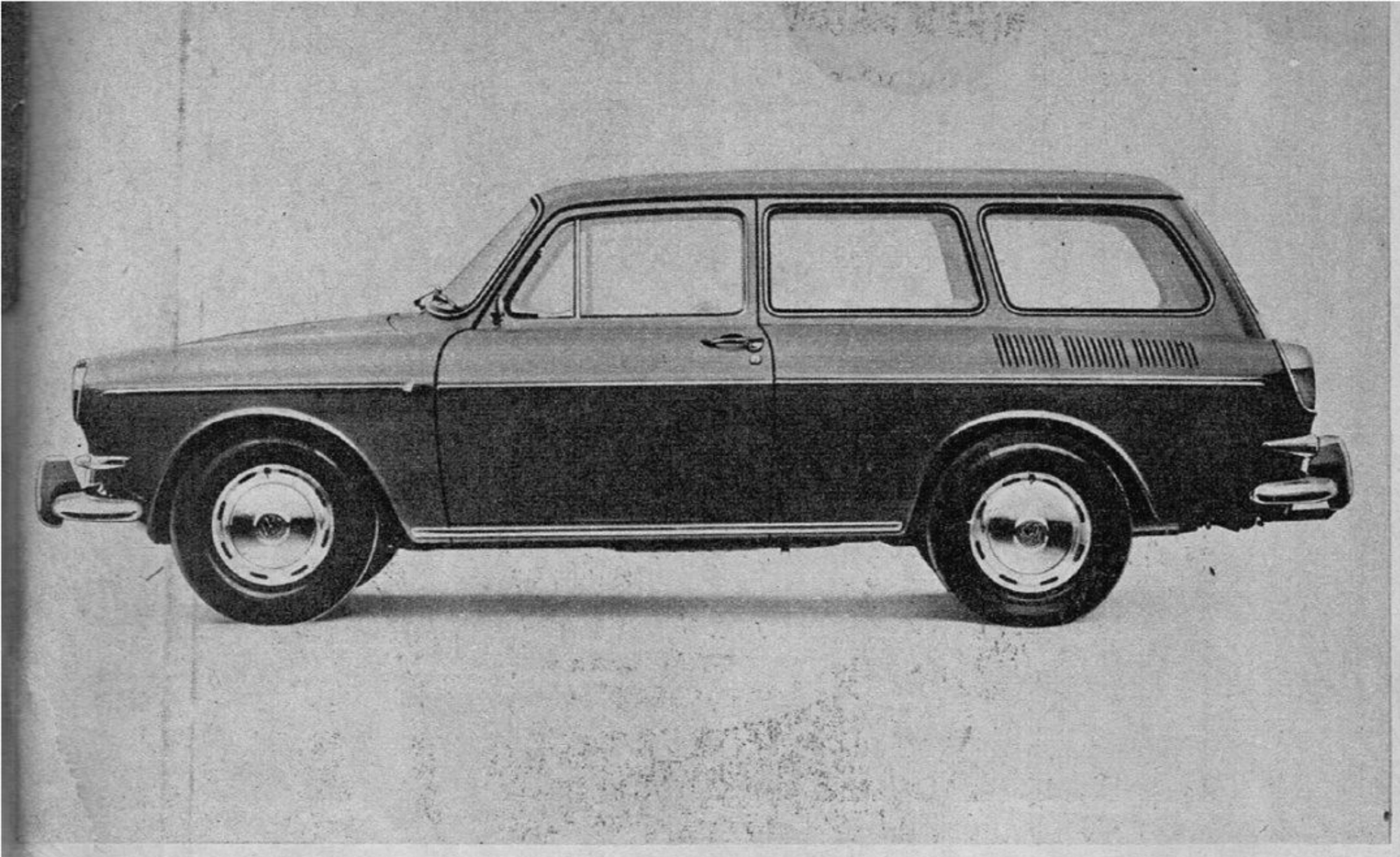
El Reliant Sabre es uno de la pléyade de coches deportivos que se fabrica en Inglaterra usando, habitualmente, componentes oriundos de marcas de gran producción. El motor del Sabre es el Zephyr Six de la Ford inglesa, 2.553 cc., 109 HP-SAE; también puede especificarse el Cónsul de cuatro cilindros y 1.703 cc. con 90 HP-SAE (modificado por Reliant mediante el agregado de dos carburadores S. U.). Adelante tiene suspensión independiente y atrás eje rígido con espirales guiados.

En Estados Unidos sigue siendo "onda" dar a los coches, aún los más grandes, un sabor deportivo y nombre que contribuya a ese sabor. Tenemos, por ejemplo, el haardtop "Dart GT" de Chrysler Corporation. Se ofrece con una variedad de motores de 6 y ocho cilindros. Las molduras que continúan la línea de la luneta trasera, recuerdan algunas realizaciones de Pininfarina. Con los motores más grandes, estos coches pueden desarrollar velocidades francamente espeluznantes.

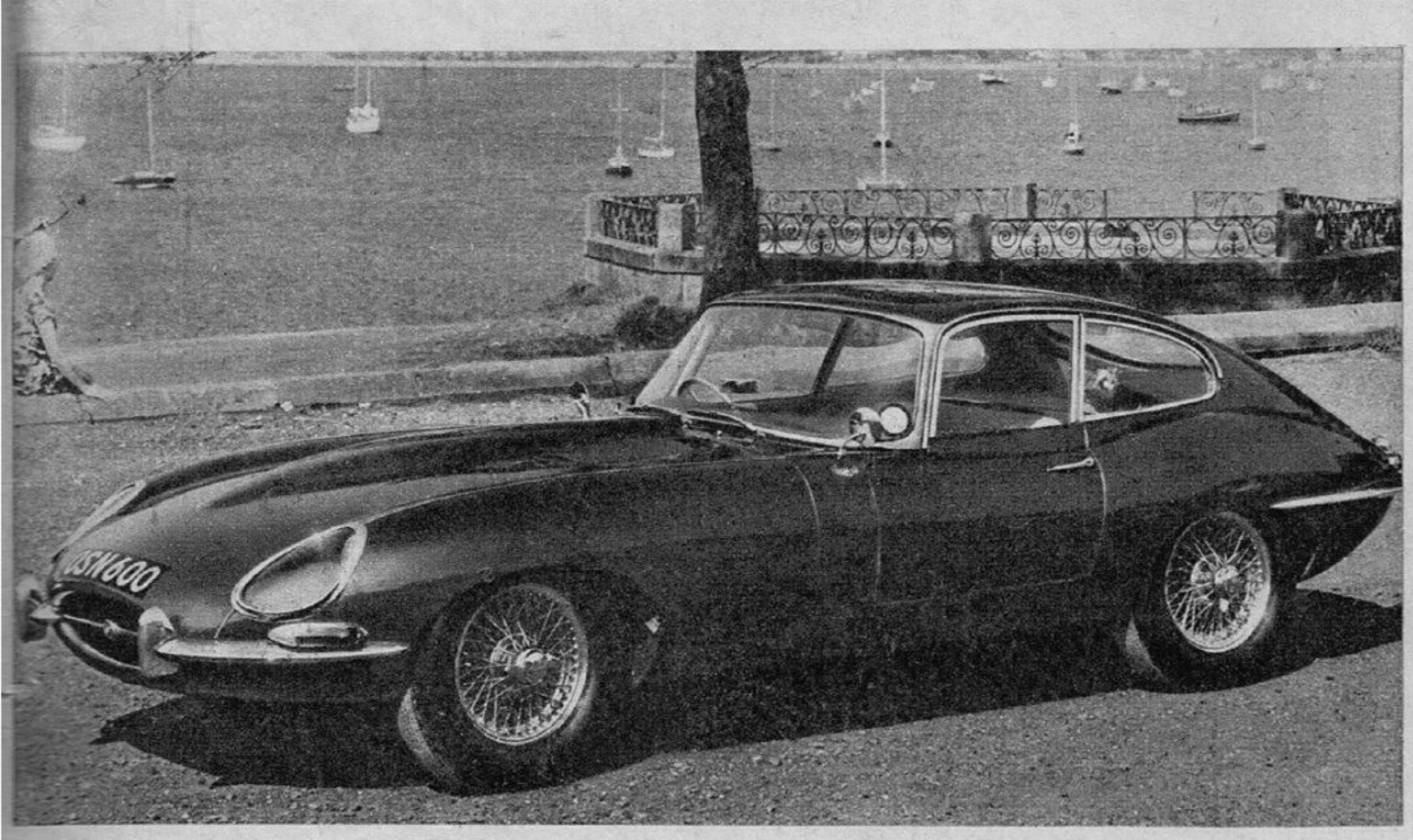


Con el impresionante nombre de Fabryka Samochodow Osobowyck, gira la empresa estatal que en Polonia fabrica el Syrena, ofrecido en versiones de 744 y 992 cc. Los dos motores son de dos tiempos, pero el 744 es de dos cilindros y el 992, de tres, de modo que la inspiración de diversos modelos DKW es "sospechable". Además, la fábrica produce el sedán Warszawa (no ilustrado) con motor de cuatro cilindros, 2.120 cc. y 77 HP-SAE a 4.000 rpm. En Rusia se conoce este auto como "Pobieda".

https://argentoteca.blogspot.com



Volkswagen 1500, esta vez en versión "camioneta rural". Sobria línea, la garantía de la mecánica VW, motor enfriado a aire, y amplio espacio para pasajeros y equipajes, son detalles en favor que robustecen los argumentos de los vendedores de esta marca. Sin embargo, el 1500 no ha sido un éxito tan sensacional como se esperaba. Se han vendido muchos, pero su línea, agradable pero que se destaca poco, no ha llamado la atención de los compradores de VW; la mayoría prefiere aún el escarabajo.



Sueño de muchos: Jaguar "E-type", 265 caballos de potencia esperando la orden del acelerador. El motor es el seis en línea de doble árbol de levas a la cabeza, asociado tradicionalmente con la marca Jaguar; caja de cuatro marchas y suspensión delantera independiente por barras de torsión y atrás, suspensión también independiente con dos paralelogramos deformables (el palier trabaja como miembro del tren, tipo "Grand Prix"). La velocidad máxima es de alrededor de 270 km/hora. Mucho, ¿no?

De entre los diversos cochecitos japoneses "extraemos" este sedancito llamado Subaru Maia; tiene motor trasero de dos cilindros, dos tiempos, y 360 cc. La potencia es de 18 HP (no se especifica norma) a 4.700 rpm. El hecho de que haya varios coches japoneses de 360 cc. no se debe a pura coincidencia sino a que los coches que no excedan de esa cilindrada pagan un impuesto a la circulación muy bajo. La suspensión del Subaru es independiente en las cuatro ruedas.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

La industria británica tiene, como una de sus especialidades, la producción de autos de alto precio, acabados a mano, que generalmente carecen de detalles técnicos de vanguardia, pero, en cambio, otorgan un muy especial "cachet". Entre ellos, el sedán Alvis con motor de 3 litros en 6 cilindros con válvulas a la cabeza. Se trata de un coche de aproximadamente cien millas (160 km/hora) de velocidad y cuyo precio se justifica por la multiplicidad de detalles "finos" que tiene.

Identificado con nuestro Gran Premio de Turismo Mejorado, el Alfa-Romeo Giulietta, cuyo motor de cuatro cilindros, 1.300 c.c. y dos árboles de levas a la cabeza, desafía la acción del tiempo; sigue ganando carreras a pesar de que varios años han transcurrido desde su implantación. Ese mismo éxito permite que el Giulietta siga en cartel. Sus 1.300 c.c. erogan 74 HP-DIN a 6.200 r.p.m. Caja de cuatro velocidades, suspensión delantera por paralelogramo deformable atrás eje rígido con espirales guiados.

La filial australiana de General Motors produce este sedan denominado Holden cuya línea general técnica es la del Opel Kapitän; seis cilindros en línea con válvulas a la cabeza y caja de tres velocidades con la segunda y la tercera sincronizadas. Se observará una similitud de concepción general con otros modelos de la actual línea Chevrolet; esta similitud se extiende también a los detalles mecánicos. Con 2.262 c.c. tiene 76 HP - SAE a 4.200 r.p.m. La suspensión es convencional con espirales y ballestas.

https://argentoteca.blogspot.com

René Bonnet es un constructor independiente francés que siempre trabajó sobre la base de la mecánica del Panhard con motor de dos cilindros horizontalmente opuestos enfriados a aire. En un tiempo estuvo asociado con Charles Bonnet, cuando juntos producían el D. B.; ahora Bonnet trabaja por su cuenta y con base Panhard o Gordini hace coches como esta cupé Djet, equipada en este caso con motor Gordini 850 c.c. La caja de velocidades tiene cuatro marchas sincronizadas y los frenos son de disco.

En el reducido campo de los grandes aparatos deportivos, se encuentra como representante inglés el Aston-Martin, que ofrece versiones de elevada cilindrada, hasta casi cuatro litros, y potencias oriundas en los 300 H.P. Con frenos de disco en las cuatro ruedas, Aston - Martin fue la primer firma en iniciar la prueba "0-100-0", es decir, acelerar de 0 a 100 millas y de vuelta a 0, cosa que un Aston-Martin DB4 GT hace en unos 26 segundos aproximadamente. Es bastante andar, ¿no?

Hace un tiempo que las actividades de la firma BMW se desenvuelven en forma algo despareja; la tradicional casa de Munich encontró dificultades financieras hace algunos años y estaba a punto de cerrar sus puertas. Sin embargo, parecen haber superado el difícil momento, y a los "700" conocidos en nuestro país agregan este 1500; cuatro cilindros, árbol de levas a la cabeza (mando a cadena), 80 HP. Cuatro velocidades sincronizadas. Suspensión independiente en las cuatro ruedas y frenos comunes.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

Super Snipe, 4ª serie, es el más grande de los coches que produce Rootes Motors, Ltd. Tiene seis cilindros y tres litros de cilindrada, con dimensiones "supercuadradas" de 87,3 x 82,6 mm. La caja tiene tres marchas; esta solución no es habitual en coches ingleses, pero evidentemente ha sido adoptada teniendo en vista el mercado norteamericano. Además, el comprador puede optar por transmisión automática de la marca Borg-Warner. La suspensión delantera tiene espirales y la trasera es semielíptica.

El Spider de Alfa-Romeo Giulia sigue la exitosa línea del Giulietta. Se le ha agregado una "toma de aire" cromada sobre el capot, de discutible gusto. No hay duda, sin embargo, de que en general la estilización es armónica y bien proporcionada; tanto la parrilla como las ruedas reúnen elementos modernos y clásicos a la vez, logrando así interpretar fielmente la idea de un auto con las tradiciones de Alfa-Romeo. La carrocería de este modelo, aunque es de serie, corresponde a Pininfarina.

La berlinetta Ferrari 250 GT es un ejemplo de un diseño tradicional que año a año se renueva y nunca pierde actualidad. La foto reproduce una de las últimas interpretaciones —Pininfarina— sobre este extraordinario chasis fogueado en todos los circuitos del mundo. El motor es el sempiterno V12 de 3 mil cc., cuya potencia es de 280 HP-SAE en el caso de la berlineta GT y 240 para la berlinetta 2 + 2, que es muy levemente menos "sportiva" que la GT. Un verdadero ejemplo de diseño.

https://argentoteca.blogspot.com

El epígrafe original de la foto decía: "Dos brillantes ejemplos de ingeniería escocesa: el puente sobre el Firth of Forth y el Hillman Imp." Efectivamente, la fábrica donde se produce el Imp está ubicada en Escocia (por lo que algunos chistosos ya lo han apodado McImp). El Imp o McImp tiene motor de cuatro cilindros en línea, block inclinado, construcción de aluminio y un árbol de levas a la cabeza. Su inspiración corresponde a Coventry-Climax, ya que es virtualmente una réplica de éste.

Cadillac siempre fue considerado el sumum de calidad en la industria norteamericana, y mantiene esta imagen a pesar de los denodados esfuerzos de la competencia por desalojarlo con coches de alto precio e, indiscutiblemente, impresionante calidad en fabricación y terminación. El Cadillac más reciente tiene ahora, según datos en nuestro poder (no de fábrica) opción a dos motores V8, de 6.376 y 7.030 cc., con respectivas potencias de 325 y 340 HP. La transmisión es solamente automática, sin opción manual.

Uno de los coches norteamericanos más identificados con sabor deportivo, dejando de lado los netamente "sport", es el Plymouth Fury, en versión cupé con elección de una serie de motores que va hasta las 426 pulgadas cúbicas (6,9 litros de cilindrada). También puede procurarse con motor seis cilindros. La suspensión delantera es independiente por barras de torsión y la trasera semielíptica convencional. Puede optarse entre transmisión automática y manual con palanca al volante o en el piso.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

Marcada similitud con otros modelos de la línea general "Chevroletizante" tiene este Opel Rekord. Sus datos generales mecánicos no han variado sustancialmente, conformándose los fabricantes con una actualización de carrocería. Sigue el mismo motor de cuatro cilindros en línea con válvulas a la cabeza y la opción de tres o cuatro velocidades y suspensión de tipo convencional. La marca "Opel" está formada por el apellido de Adam Opel, fundador de la empresa que pasó a G. M.

"The Best Car in the World" siempre ha sido el orgulloso slogan de Rolls-Royce, la firma en torno de la cual se han tejido más leyendas que cualquier otra. Siempre siguen impertérritos en su línea de estilización. Bueno, relativamente impertérritos; los faros cuádruples del modelo 1964 han hecho rechinar los dientes a los defensores de la marca de Derby. La mecánica es siempre igual; ocho cilindros en V, 6.200 c.c., motor íntegramente de aluminio, potencia no divulgada.

Un Alfa-Romeo serio, no para iracundos sino para señores de sombrero orión que, a pesar de todo, quieren andar fuerte; la "berlina" (sedan) de 2.600 c.c. es elegante y medida línea y tradicional mecánica Alfa-Romeo (seis cilindros en línea, doble árbol de levas a la cabeza con mando a cadena; caja de cinco marchas todas sincronizadas y frenos de disco en las cuatro ruedas). Ocupa su posición al lado de los otros modelos más pequeños y "zumbadores" en el "line-up" de Alfa-Romeo.

https://argentoteca.blogspot.com

Svenska Aeroplan Aktiebolaget es el nombre completo de la firma que en Suecia produce el SAAB, pequeño sedan de tres cilindros, 850 c.c. y dos tiempos, que ha tenido marcado éxito en rallies y carreras de Turismo Mejorado en Europa y Estados Unidos. Con sucesivos perfeccionamientos, el coche ha llegado a ocupar un lugar muy particular, de neto sabor deportivo, existiendo además de la versión normal, otras versiones, una de las cuales desarrolla 60 HP (con 850 c.c.)

Una de las versiones más ágiles y deportivas de la línea Alfa-Romeo es el "S.S." conocido familiarmente como "el pescadito" a través de los dos ejemplares que llegaron a nuestro país hace un par de años. Se ofrecen con mecánica Giulietta o Giulia, a preferencia del comprador; el modelo ilustrado es un Giulia, pero prácticamente no hay diferencias con el Giulietta. Tiene la misma suspensión de los otros modelos de Alfa-Romeo, paralelogramos adelante y eje rígido atrás con reactores de guía.

Si el Mercedes 220 SE cupé es "el auto" para los mercedistas con inclinaciones deportivas, la cupé 300 SE es algo más aún. Mucha de la gente que tiene la posibilidad de comprar cualquiera de los dos, prefiere el 220 SE por entender que es más maniobrable; indiscutiblemente, el 300 SE corre más. Se ofrece con opción de transmisión mecánica o automática. Aunque los deportistas prefieren la mecánica, Uhlenhaut, ingeniero en jefe de Mercedes, dice que los automáticos aceleran mejor.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

Las chapas patentes y las rubias son dos artilugios favoritos de los fabricantes de automóviles. Unas y otras habían promocionado hasta ahora el año de fabricación del modelo y la falta de amenidad en la línea recta. Sin embargo, los fabricantes del Singer Gazelle 1.600, lejos de querer significar que el auto se mueve en base a 6,900 HP y que la tripulante es equipo de norma, se sustrajeron, aunque sea en parte, a la secular tradición automovilística. El grupo Rootes opina que hay que innovar.

"No será hermoso pero es nuestro" dicen en Citröen. El DS-19 es reconocido mundialmente como un auto genial. Suspensión basada en elementos óleo-neumáticos, altura al piso regulable, funcionalidad extrema. ¡Hasta la rueda de auxilio fue ubicada para dirigir estratégicamente la corriente de aire! Tiene además comandos hidráulicos, servo freno, tracción delantera y 5-6 plazas. Su velocidad máxima es de 165 kph. La versión ID-19 es la que podría llamarse "popular".

Desde 1960 la línea de automóviles Comet, lanzados por la división Lincoln - Mercury de la Ford Motor Company, no había sido objeto de una renovación tan radical —en cuanto a líneas— como la que sufrirá en los modelos 1964. Incluidas las nuevas versiones de 289 y de 200 pulgadas cúbicas de cilindrada —aquel es un V8 y éste un seis en línea— se ofrecen diez versiones motrices para tres tipos de carrocería: el Comet 202, el Comet 404, y el Comet Caliente, modelo que ilustra al lector.

https://argentoteca.blogspot.com

El Hillman Husky 1.600 es la versión utilitaria del Minx IIIa. serie. Se mantiene la línea sin compromisos, difícilmente superada por la moda y sin peligro de tener que modificar o suprimir aristas con urgencia. Su potencia es de 57,3 HP (SAE) a 4.100 rpm. Sus cuatro velocidades están sincronizadas, y en cuanto a transmisión y suspensiones se mantienen los sistemas característicos de la nacionalidad: Motor delantero, tracción atrás, suspensión delantera independiente y eje rígido en las ruedas posteriores

El éxito de los compactos hizo que muchas fábricas utilizaran su mecánica, su nombre y su estética en versiones furgón o pick-up. La Ford Motor Company presenta para 1964 el Falcon Ranchero con el motor V'8 de 260 pulgadas. Ha sido mejorado el sistema de suspensión y se trabajó en el diseño de la admisión para disminuir el consumo. Una serie de detalles —como por ejemplo la posibilidad de regulación en los asientos— acercan al Ranchero y a su gemelo —el Sedan Delivery— al auto de paseo.

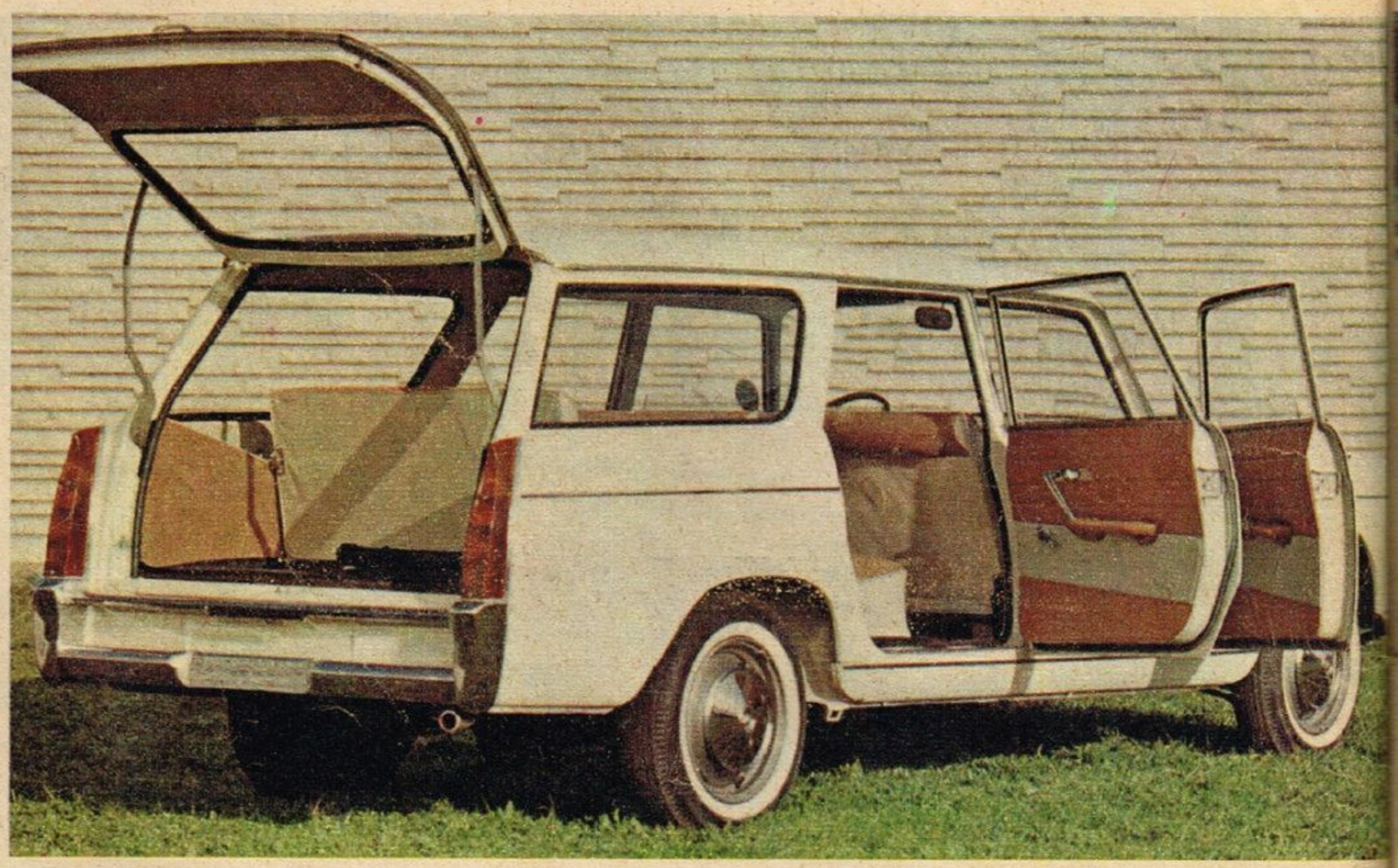
Con referencia a los modelos de 1963, la serie "Ninety - eight" de Oldsmobile no ha sufrido variantes de consideración. Quizá la más importante de las modificaciones se trate del rediseño de la parte trasera, destinado a subrayar la "línea larga" de lauto lujoso. El sedán" Holliday Sports" es una de las seis opciones que ofrece la serie "98", equipada íntegramente con el motor Rocket de 6,5 litros. Se venden con servo-freno, servo-dirección y caja hydramatic como equipo standard de fábrica.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

Rambler Ambassador es el coche más caro de producción nacional, y ese precio se justifica por los levantavidrios automáticos, dirección motriz, y servofreno. Su planta motriz es el ya probado motor Kaiser 6 L-226, sobre cuya nobleza mecánica no necesitamos extendernos. La línea ha sido recientemente renovada en su totalidad. El elevado número de estos coches que circulaba en la calle a pocos días de su aparición, indica que a pesar del precio los compradores responden.

Sobre la base de su mecánica 404, Peugeot ha presentado recientemente una rural, con un ejemplar del cual PARABRISAS hizo una prueba en la que el normal andar de un año se comprimía en un mes de funcionar sin interrupciones. El coche salió airoso de la prueba, indicando que el usuario normal —seguramente menos exigente que los conductores de PARABRISAS — no va tener ningún problema. El motor y la caja de velocidades son las mismas unidades que corresponden al 404.



Di Tella 1500 viene con toda la fama de millones de kilómetros en el duro servicio de taxi. En esos kilómetros y en otros tantos de servicio particular, se ha comprobado que hay pocos motores que más pueden soportar el andar sin ningún problema. El Di Tella se ha ganado la reputación de "auto duro", de suspensión y motor irrompibles. Su línea es sobria, a pesar de los esfuerzos de algunos propietarios de mejorarla con leoncitos y baguetas multciolores. Además, frena y dobla bien.

https://argentoteca.blogspot.com

Unico coche argentino equipado con frenos de disco, el Fiat 1500, viene precedido de su fama ganada en las calles y las pistas deportivas del Viejo Mundo. Su estilización y su especificación son de lo mas modernas, y resulta, para nosotros, insólita su relación de compresión, 8,8 a 1. Es una muestra de lo que puede hacerse con la nueva nafta "buena" que está en nuestros surtidores. El tradicional renombre Fiat es el más poderoso motivo de venta.

Ford Falcon, en el rojo brillante que es uno de los colores elegidos para el nuevo modelo. Habiendo superado totalmente algunos problemas que afectaron a los primeros coches que entregó la Ford Argentina, el Falcon está ahora, para muchos, "de moda", y además su precio no había sido aumentado al momento de escribir estas líneas, siendo competitivo por ese muy importante detalle. Sigue el motor de seis cilindros, 2.7 litros y válvulas a la cabeza.

Ultimamente, son dueños de la categoría 1.150 c.c. en el Gran Premio Standard, a pesar de regalar dos tiempos. Los Auto Union, zumbadores, deportivos, ágiles, también sirven como excelentes vehículos para ir a la feria. Requieren un manejo idóneo, pero lo compensan con suave y fuerte picada, envidiable resistencia mecánica, y un sereno andar a velocidades poco comunes para sedanes cuatro puertas de solamente 1.000 c.c.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

Parecen no ser exactas las versiones según las cuales habría clausurado sus puertas la fábrica De Carlo en forma definitiva. Por el contrario, se hablan de nuevos modelos, aunque los rumores son, por su naturaleza, extraoficiales Mientras tanto, el modelo que la fábrica ofrece es el conocido De Carlo 700, con su motor de inspiración B.M.W., dos cilindros horizontales con enfriamiento por turbina caja de cuatro velocidades todas sincronizadas, conjunto motor-caja ubicado atrás.

Cross-Country es el sello que identifica la rural Rambler de Industrias Kaiser Argentina Su capacidad es la de un transatlántico con ruedas y está impulsado por el motor alguna vez definido como "ubicuo", el 6L-226 de esta fábrica. La línea del modelo nuevo la encontramos nosotros muy agradable; sus contornos son suaves y armónicos y no tienen la exageración que caracterizaba a la línea norteamericana hace algunos años. Ya las calles de Buenos Aires hablan del éxito del Rambler.

Con la designación 1000S Industrias Automotrices Santa Fe produce esta rural o Kombi sobre base del exitoso sedán tan característico de la marca. Se logra así un vehículo de mayor comodidad para la legión de usuarios que son acérrimos defensores de la marca pero a quienes no les alcanza el sedán para la carga que necesitan llevar. Con los clásicos detalles de una Kombi, el Universal tiene la estética del auto y la capacidad de un pequeño camión.

https://argentoteca.blogspot.com

El bien conocido, probado, y por muchos deseado, Fiat 600 D. Básicamente, lo mismo que el viejo y noble 600, pero con la cilindrada llevada a 767 centímetros cúbicos, que le dan esa plus potencia que tanto necesitaba el modelo anterior. Este Fiat y el modelo del cual deriva fueron de los primeros automóviles de gran serie que salieron con motor trasero La técnica desarrollada por Fiat lleva al pequeño 600 D a uno de los puestos topes de su categoría.

Chevrolet 400 o Chevy II, (depende del país). Auto típico norteamericano compacto. La idea de compacto es poca lata y mucha capacidad interior, con un motor chico (chico al estilo norteamericano) que le dé una velocidad de crucero de 115 a 120 kilómetros por hora. El Chevrolet 400 puede acomodar sin cuidado seis personas, repartidas tres y tres. El motor es un seis en línea, colocado adelante y enfriado por agua, de 3200 c.c. Confort y textura americana y una carrocería de líneas discretas.

Valiant II, de Chrysler Argentina. Otro compacto norteamericano traducido al argentino. Las consabidas seis personas, amplio espacio de baúl, posición de manejo y detalles de terminación típicamente norteamericanos. Línea muy particular, con los guardabarros muy marcados, apartándose de la tendencia común de hacer autos cuadrados, sin resaltos de guardabarro. El Valiant II, versión nueva del "I" tiene motor más grande y evidentemente más velocidad y pique que el anterior. 137 HP.

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES 1964

Un ganador de carreras en su categoría. El Peugeot 403 de I.A.F.A., un verdadero exponente de durabilidad y confort. El motor es un cuatro cilindros en línea enfriado por agua. La suspensión delantera es independiente con elástico transversal de ballestas. La suspensión trasera es del tipo de eje rígido pero con una sujeción compleja que impide desplazamientos no controlados. La caja de velocidades tiene cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás. Los frenos son del tipo convencional de campana, de fundición de hierro.

Industrias Kaiser Argentina entrega entre sus modelos grandes el Ambassador, con todos los refinamientos de la época. Alternados para los abundantes motores eléctricos que suben y bajan las ventanillas por medio de botones. Servo freno o "booster" de vacío para que el conductor no tenga que presionar excesivamente sobre el pedal de freno. También, para un mayor abundamiento, tiene dirección hidráulica. Creemos que lo único que falta es un chofer pero que podría ser opcional con uniforme.

La Estanciera es un vehículo que en nuestro país parecería haberse perpetuado en el tiempo. Su producción comenzó en el año 1957, y desde entonces se ha venido fabricando con muy pocas modificaciones. Estas han sido exclusivamente estéticas —parabrisas y lunetas envolventes etc.—. La aceptación que ha tenido en nuestro mercado se debe en forma preponderante a la versatilidad de su uso. Es común ver a estos vehículos transportar, a manera de pick up, materiales de construcción, etc.

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

DE LA QUIACA A LIMA *(Viene de la página 43)*

Restos de una fortaleza incaica en las proximidades de Cusco.

Seguimos por frías mesetas entre montañas.
200 Izq.: para un almuerzo de emergencia.
203 Der.: Laguna Salinas.
208 Der.: desvío a MATALAQUE.
209 Camino por meseta desértica.
217 Túnel.
Seguimos subiendo a la vista del cerro Misti.
245 CHIGUATA. Control Guardia Civil. Control de vehículos y pasaporte.
263 BAÑOS DE JESUS. Empiela el pavimento. Tomar desvío a la izquierda, camino de trepada.
270 Bifurcación de camino: a la derecha PAUCARPATA. Tomar izquierda.
Izq.: grifo de gasolina Esso.
272 AREQUIPA.

XI. AREQUIPA-CHALA

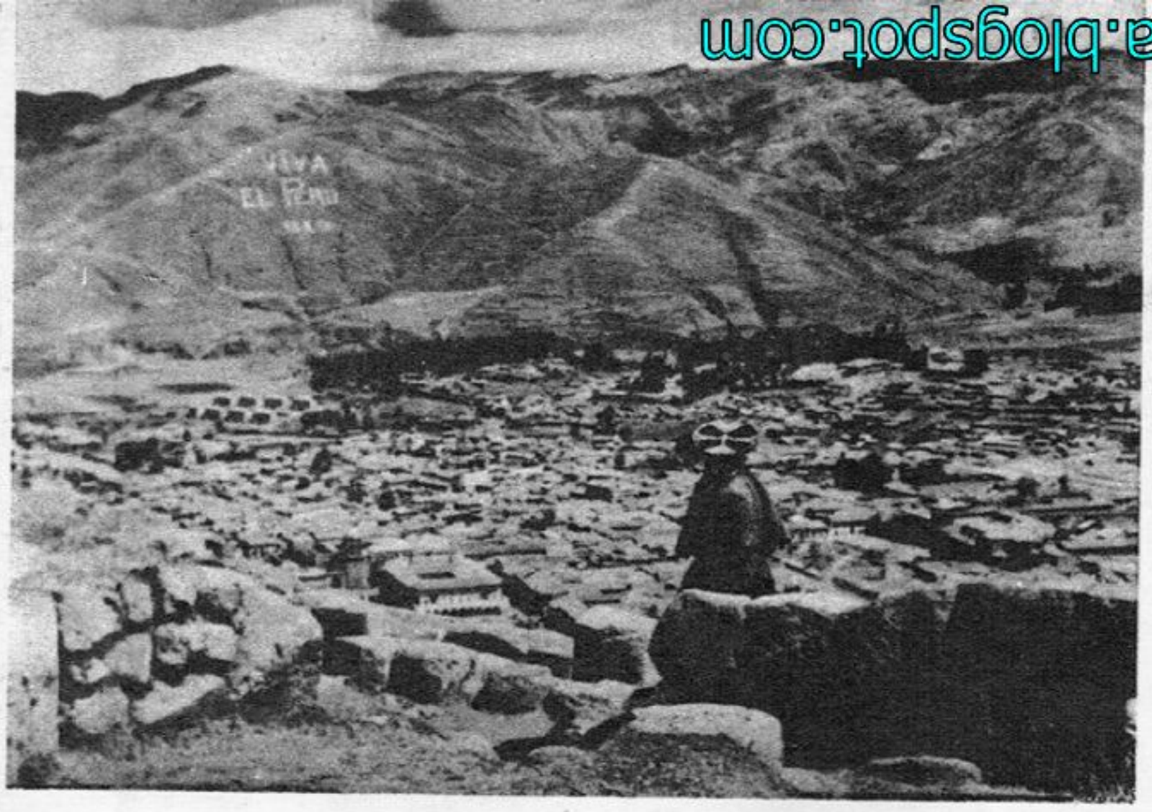
El camino que une Arequipa-Lima está pavimentado en su totalidad. El tramo Camaná-Chala tiene el pavimento averiado a causa del terremoto que castigó a Arequipa en 1960, pero se halla en proceso de reparación. Las numerosas estaciones de servicios, restaurantes, auxilios mecánicos, hacen que este camino no sólo sea agradable por correr junto al mar, sino seguro y desprovisto de riesgos. En automóvil lleva de 14 a 20 horas hacer el trayecto final. Hay hoteles de primera categoría para alojarse y realizar el viaje en dos etapas. Son sabrosos los desayunos "costeños" de pescado frito. Indescriptible la visión del océano Pacífico.

Km
0 AREQUIPA
5 TINGO. Bifurcación. Tomar por la derecha.
11 TIABAYA. Puesto guardia civil.
30 Túnel. Termina subida. Sigue bajada.
45 Der.: se está construyendo un nuevo camino a AREQUIPA, que tendrá menos pendientes.
48 Fin de bajada. Desvío a MOLLENDO. Grifo gasolina a la derecha.
Izq.: REPARTICION. 4.741 m. El camino pasa cerca de irrigación LA JOYA.
53 Izq.: fábrica de leche Gloria.
55 Der.: desvío a pueblo VITOR.
57 Grifos de gasolina. Almuerzo. Aux. mec. EL CRUCE.
60 Teléfono.
65 Puente río Vitor.
68 SOTILLO. Gasolina y comida.
69 Túnel de 400 m.
Cruzamos la pampa del Siguas.
97 SIGUAS. Guardia civil. Control camiones. Gasolina. Puente río Siguas.
101 Der.: desvío a MAJES.
102 ALTO DE SIGUAS. Almuerzo y gasolina. Llanos de arena.
120 Der.: desvío a valle de Majes.
Entre arenales se baja hacia CAMANA.
168 Bajadas fuertes. Usar caja de cambios.
170 Izq.: desvío QUILCA.
172 Izq.: LOS CERRILLOS. Restaurantes. Llegamos a la costa oceánica.
175 Gasolina.
177 Gasolina.
182 CAMANA. Hotel de turismo. Grifos Esso a la entrada y a la salida. Auxilio mec.
186 Caserío GUARANGUAL.
187 HACIENDA DEL MEDIO. Gasolina.
190 Puente río Camana. Caserío. Valle. Estamos a 42 m. sobre el nivel del mar.
195 Caserío.
241 Pueblo OCAÑA. Gasolina y comida. Aux. mec. 37 m. sobre nivel del mar.
244 Izq.: restaurante Bs. Aires. Luego puente Ocoña.
258 Túnel.
263 Izq.: LA PLANCHADA. Comida. Hotel. 7 m. sobre el nivel del mar.
267 Empieza bajada hasta
268 PESCADORES. Tres Calaveritos, lugar p. comer
284 CERRO DE ARENA.
297 Camino
mar.
313 ATICO.
para co
Puente
320 Izq.: pu
da, a la
comenda
367 Puente.
382 Lugar p
puente
391 Izq.: gri
salida
RRA Y
402 Puerto
turismo.
mec.

XII. Ultima
CHALA

Km
402 Puerto
bre el ni
406 Der.: d
VIEJA.
407 Subida
sas.
413 Idem.
422 Der.: de
439 Caserío
441 Costa d
Arenale
Puente
450 Der.: d
463 Puente
CHAVI
mida.
Siguen
del Toro
466 Der.:
Acari.
481 Caserío
TINO.
489 Puente
490 Izq.: de
mas.
508 Caserío
534 Izq.: ca
Juan.
554 Caserío
573 Der.: ca
CUSCO
nos a la
574 NAZCA
lina. H
Restaur
a la sali
Estamos
nivel de
600 Der.: ca
nio.
601 Izq.: res

https://argentoteca.blogspot.com



Panorama del Cusco, en el "ombligo" del mundo, antigua capital del imperio de los incas.

297 Camino cornisa junto al mar.
313 ATICO. Muchos lugares para comer. Gasolina. Puente sobre río Atico.
320 Izq.: puerto Atico. Comida, a la derecha, no la recomendamos.
367 Puente.
382 Lugar para comer. Der.: puente río Chaparra.
391 Izq.: grifo gasolina. Der.: salida camino CHAPARRA Y CARACORA.
402 Puerto CHALA. Hotel de turismo. Gasolina. Aux. mec.

XII. Ultima etapa. CHALA-LIMA

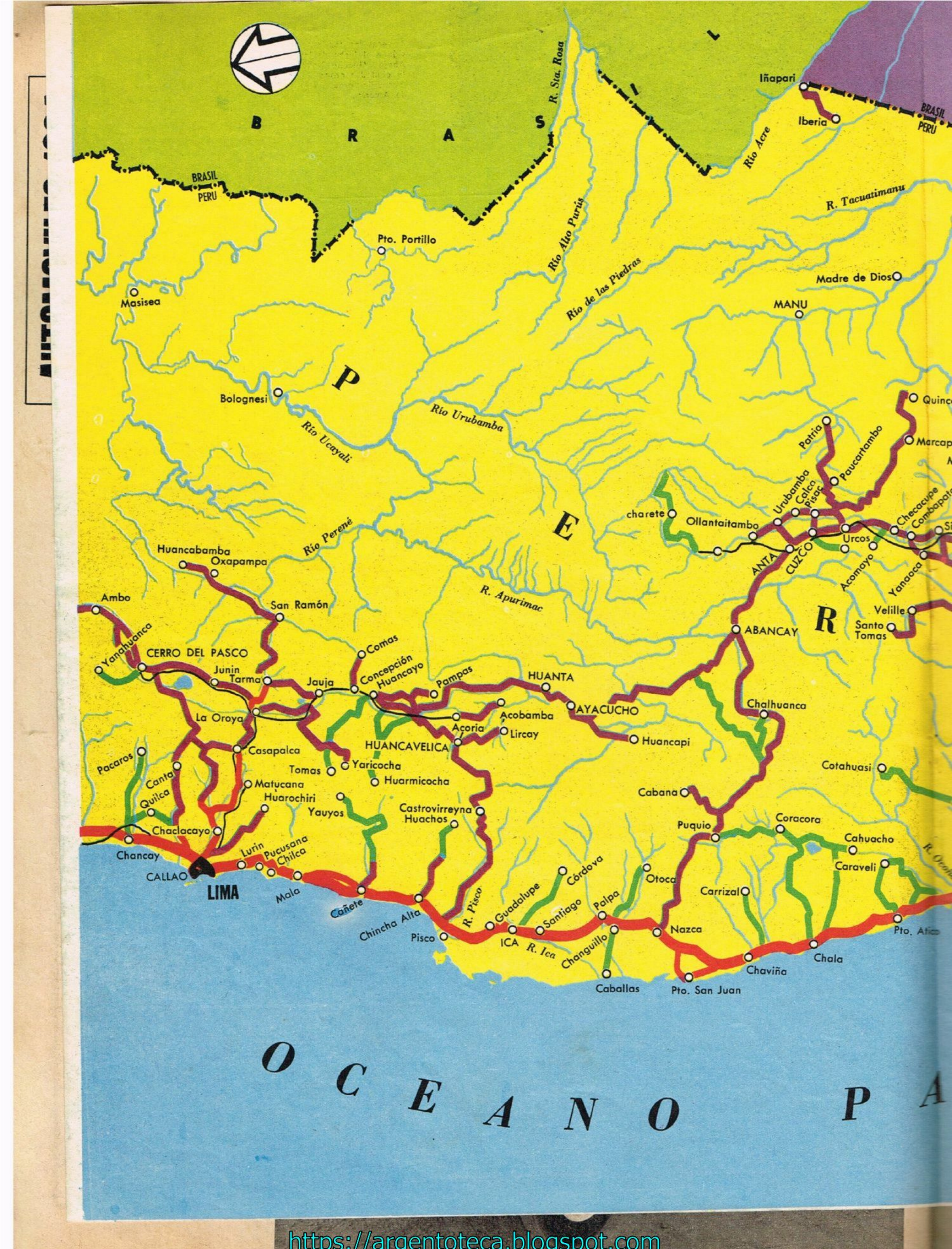
Km
402 Puerto CHALA. 20 m. sobre el nivel del mar.
406 Der.: desvío a CHALA VIEJA.
407 Subida y bajada pedregosas.
413 Idem.
422 Der.: desvío a ATIQUIPA
439 Caserío TANACA.
441 Costa del mar. Arenales llanos. Puente río Yauca.
450 Der.: desvío a YAUCA.
463 Puente río Acari. Der.: CHAVIÑA. Gasolina, comida. Siguen arenales Pampa del Toro.
466 Der.: desvío a minas Acari.
481 Caserío DUNAS CELESTINO.
489 Puente río Santa Lucía.
490 Izq.: desvío a Puerto Lomas.
508 Caserío JAHUAY.
534 Izq.: camino a Puerto San Juan.
554 Caserío POROMA.
573 Der.: camino a PUQUIO, CUSCO y PUNO. Caminos a las ruinas (2 kms.).
574 NAZCA. Aux. mec. Gasolina. Hotel de primera. Restaurante. Servicentro a la salida. Estamos a 548 m. sobre el nivel del mar.
600 Der.: camino a El Ingenio.
601 Izq.: restaurante.
618 Caserío ILLIPATA. Bajamos hasta...
623 ...Pueblo PALPA. Esso. Hotel, restaurante. Puesto policial. Gasolina. Valle frutal.
630 Túnel.
632 Empieza arenal. Pampa de HUAYUR.
634 Caserío SANTA CRUZ.
635 Desierto.
650 Restaurante El Gamonal.
684 Izq.: hacienda Ocucaje, famosa por sus vinos. Camino a la boca del río Ica.
688 Caserío LA VENTA.
700 SANTIAGO. Gasolina. Comida. Puesto guardia civil.
715 ICA, luego de cruzar el puente. Hotel de primera. Aux. mec. Hospital. 402 m. sobre el nivel del mar.
725 GUADALUPE. Gasolina. Puesto policial. Restaurante. Venta de frutas.
756 POZO SANTO. Santuario Seguimos por desierto. Arena y palmeras. PAMPA DE VILLACURI.
782 Izq.: camino a Puerto San Andrés (Paracas). En mejor estado que el otro.
784 Control. Esso y restaurante.
788 Izq.: entrada a PISCO (5 kms.) y PARACAS.
790 HUAMINI. Puesto guardia civil.
791 Puente río Pisco.
816 Izq.: entrada a CHINCHA BAJA.
822 CHINCHA ALTA. Hospital. Hoteles. No se entra en el pueblo. Gasolina. Estamos a 91 m. sobre el nivel del mar.
827 Costa del mar.
832 Guardia civil. Restaurante. Gasolina. Playa.
838 Der.: JAHUAY. Buen restaurante. Gasolina.
874 CAÑETE. Gasolina. Hotel. Servicios mecánicos.
878 SAN LUIS. Restaurante. Gasolina.
883 CERRO AZUL. Gasolina. Restaurante. Seguimos por la costa del mar.
912 Caserío NUEVA ASIA.
914 Der.: gasolina.
920 Izq.: gasolina.
931 MALA. Gasolina y comida. 32 m. sobre el nivel del mar.
934 SAN ANTONIO. Idem.
953 Izq.: entrada a CHILCA.
961 Entrada a PLAYA PUCUSANA. Gasolina. Está proyectada de aquí a LIMA la construcción de una carretera de 4 manos.
967 Izq.: entrada a PLAYA SANTA MARIA.
970 Izq.: PLAYA SAN BARTOLO. Gasolina. Esso.
985 Puente río Lurin.
986 LURIN. Puesto policial.
987 Izq.: ruinas de PACHACAMAC.
997 Izq.: gasolina. Siguiendo la costa del mar entramos en
1022 ...LIMA, situada a 156 metros sobre el nivel del mar.

He aquí "la ciudad de los reyes", "la ciudad-jardín de América", "la perla del Pacífico", más de cuatro veces centenaria, que la indomable espada de Francisco Pizarro erigió en el año 1535 como capital española en el Perú. Hoy cuenta con una población superior al millón de habitantes. Lima venció la soledad de los páramos, el largo misterio oceánico que domina el oeste, la monumental presencia andina que la separa de las junglas fantásticas; se presenta ante el hombre de hoy con toda la fuerza de su intenso pasado histórico y de su esplendor glorioso y trágico. He aquí la Plaza de Armas, escenario donde transcurrieron los actos principales de la historia de este país. He aquí la majestuosa Catedral donde yace Pizarro. He aquí el Palacio Arzobispal, de secular poderío. El bello Palacio de la Municipalidad. He aquí el antiguo Palacio del Gobierno, cuyos muros fueron testigos de la traición a Pizarro en el siglo XVI. He aquí la gran fuente sobrecargada de figuras alegóricas que mana agua desde tres siglos atrás. Más allá, los distritos residenciales aristocráticos; por todas partes calles que internan al turista por el corazón de la leyenda, piedras de historia latente, viejos palacios, típicos miradores limeños, la mansión de la Perricholi, el Jirón de la Unión; por todas partes la romántica opulencia de antaño floreciendo en vestigios parciales u obras que perduraron íntegras entre el afanoso ritmo comercial y turístico de la Lima actual. Al margen de los tesoros artísticos y arqueológicos de custodia oficial, Lima encierra muchísimas colecciones particulares de increíble riqueza. Colecciones de armas, de alfarería, magnificencia de los pórticos, de las columnas, de las terrazas y arcadas con su impasible sueño de siglos, que son carne y sangre de nuestra América. Esta metrópoli brinda una vida nocturna digna del turista más exigente. He aquí la vieja Universidad de San Marcos, primera del Nuevo Mundo. Y la vieja ciudad de El Callao, a la que se llega por una autopista inolvidable. El apasionante museo arqueológico en la plaza Bolívar. Desde Lima pueden visitarse, en el curso del valle del Rimac, los tesoros arqueológicos de Ancón, Cajamarquilla, Maranga, Pachacamac, con sus templos del Sol, de la Luna, el palacio del Inca y de las mamaconas. He aquí Lima, al pie del cerro San Cristóbal, sembrando en el alma del turista sorprendentes emociones, mientras suena infatigable el rumor azul del Pacífico, bajo el oro del sol. *

PARABRISAS agradece a: señores Jorge Schmidt Pacheco, 1er. secretario de la embajada de Bolivia; Augusto Coz Sarria, director de caminos del Ministerio de Fomento y Obras Públicas del Perú e Ignacio Ezcurra, la colaboración prestada para la publicación de la presente nota.

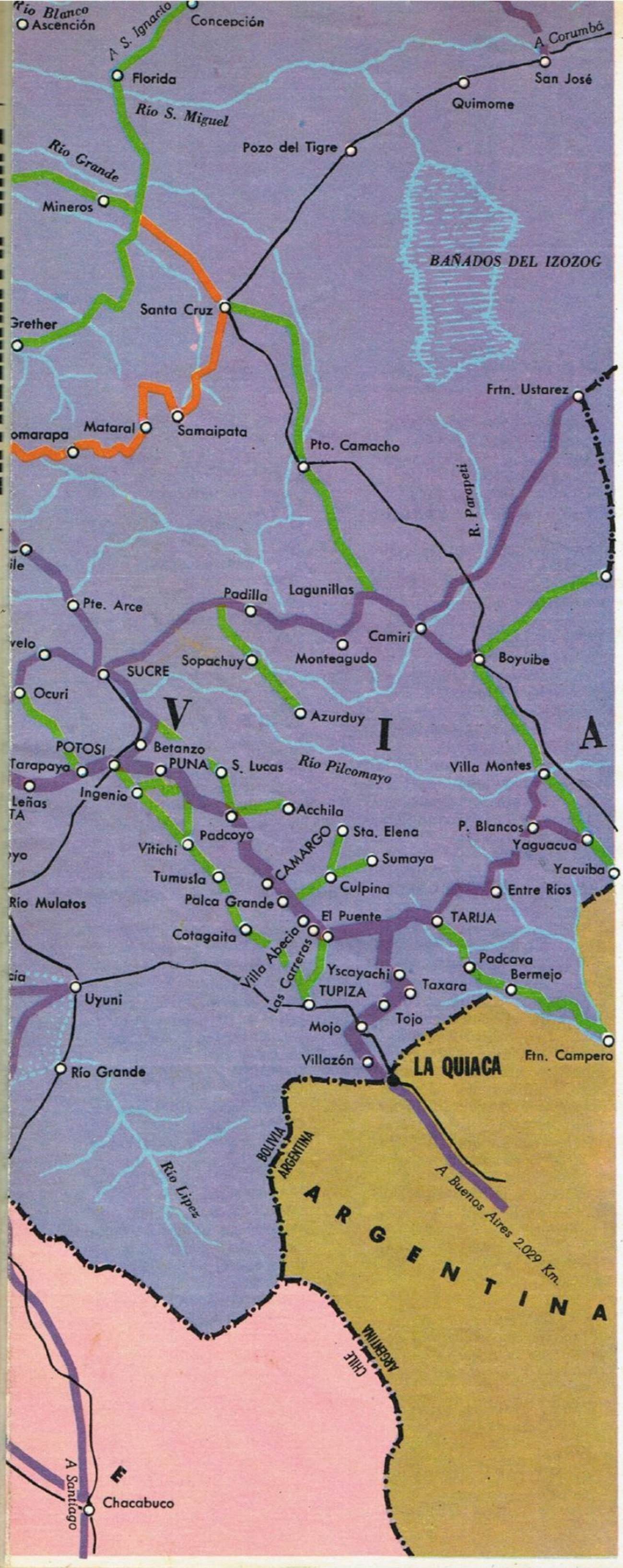
A veces los caminos
siguen el lecho de los ríos.
Abajo: Macchu-Pichu,
la ciudad sagrada de los incas,
maravilla arqueológica
de América.

https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com



PARABRISAS EN LAS RUTAS DE AMERICA

LA QUIACA - LIMA

PARABRISAS Nº 40

MARZO 1964 MAPA Nº 37

CIRCUITOS INTERNACIONALES

REFERENCIAS

- CAMINO PAVIMENTADO
- CAMINO CONSOLIDADO
- CAMINO DE TIERRA
- FERROCARRIL

ALTURAS

LA QUIACA	3.472	m/n/m.
POTOSI	4.060	"
ORURO	3.706	"
LA PAZ	3.600	"
PUNO	3.860	"
CUZCO	3.467	"
LIMA	156	"

Servicio Técnico

Copyright Editorial Abril

CARTOGRAFIA MERGOSA

Si desea guardar este mapa corte por la línea de puntos

https://argentoteca.blogspot.com

NOTICIERO ARGENTINO

HOESCH ARGENTINA. — En una reunión de prensa, la firma Hoesch Argentina S. A. destacó la salida al mercado de su resorte helicoidal número 200.000. Hace menos de un año que esta empresa comenzó su actividades, entregando piezas al mercado interno, y posteriormente exportando resortes para automotores a Alemania Occidental.

VISITA A HANOMAG. — Un numeroso grupo de periodistas especializados realizó una visita a la planta fabril de Rheinstahl Hanomag Cura S.A., situada en Granadero Baigorria, Santa Fe. En octubre de 1960 salió de esta fábrica el primer tractor que Hanomag fabricó en la Argentina. En la actualidad la línea de maquinarias automáticas y el alto grado de especialización de sus técnicos y operarios permiten a Hanomag S. A. colocar más de 10 unidades diarias de diferentes características y potencia. Luego de diferentes etapas de industrialización, la empresa fabrica íntegramente los tractores. Entre las más recientes adquisiciones figura una alesadora de precisión que trabaja a 20°C, similar a las utilizadas para fabricar instrumentos de cohetería.

CELOCROM-CORROLESS EN EL PAÍS. — Se anunció la fabricación en la Argentina de Celocrom-Corroless, estabilizador de óxido, que se aplica directamente sobre superficies de hierro o de acero oxidadas, para evitar toda posterior corrosión. Se trata de imprimaciones en forma de pintura que actúan químicamente sobre el óxido, transformándolo a su estado superior, la magnetita, que es irreversible e insoluble. Se aplica directamente con un pincel en chasis, carrocerías, guardabarros, piso, etcétera, del automóvil.

NEUMÁTICOS GOOD YEAR S. A. — Regresó al país el gerente de ventas de la firma Neumáticos Goodyear S. A., Sr. Ángel Macchi. Durante su permanencia en los Estados Unidos, el Sr. Angel Macchi mantuvo contactos con directivos de Good Year International Corporation, de Akron, Ohio, y pudo interiorizarse ampliamente sobre los nuevos adelantos técnicos introducidos en la industrialización de productos, y conocer los planes de promoción de ventas proyectados por la empresa para ser aplicados en América Latina.

DICCIONARIO TÉCNICO Y GUÍA AUTOMOTRIZ. — La Blue Guide Inc. de Nueva York editó su Guía Azul, que incluye el Diccionario Automotriz en inglés-castellano y castellano-inglés con más de 45.000 términos técnicos en ambos idiomas y la Guía del Comprador por rubros de empresas o nombres y especialidad de actividades de fabricantes, exportadores e importadores del mercado automovilístico americano.

Esta publicación, que dirige el Sr. Robert F. Lima, es distribuida en la Argentina por Antonio Paniza Sociedad Anónima.

CICLO VIAJES IMAGINARIOS. — La empresa que preside el Sr. Eduardo F. Zielli (Concesionario IKA) ha iniciado un programa de actividades turístico-culturales, que abarcará la zona de Belgrano y alrededores.

Se trata de un ciclo de Viajes Imaginarios consistente en proyecciones de películas documentales y distribución de interesante material informativo. La Dirección Nacional de Turismo, que preside el Dr. José Antonio Garayzábal, facilitó los elementos que dieron comienzo al ciclo.

NUEVA MAQUINARIA PARA REPUESTOS SUSPENSIÓN S. R. L. — La fábrica Repuestos Suspensión S.R.L., que se dedica a la producción de piezas de suspensión, amortiguadores, extremos y barras de dirección para todo automotor y distribuye en la Argentina por intermedio de Giammar Soc. en Com. por Accs., comunicó que ha finalizado la instalación de un moderno equipo de maquinarias importadas de Estados Unidos y que los mismos permitirán garantizar los amortiguadores por un lapso de 18 meses.

PRESENTACIONES DE PARABRISAS

Una guía indispensable para todos los automovilistas: la conocida serie "aquí está el..."

ORDEN DE PUBLICACION:

Nº 1 - Fiat
" 2 - Di Tella
" 6 - Citroen
" 8 - Ford F 100
" 9 - Peugeot 403
" 10 - Kaiser Carabela
" 11 - NSU Prinz
" 12 - Renault Dauphine
" 13 - Pick-up Argenta
" 14 - De Carlo 700
" 15 - Isard T 700
" 16 - Chevrolet 400
" 17 - Rambler
" 18 - Fiat 600 D
" 19 - Taunus 17 M
" 20 - Bambi
" 21 - Fiat 1300-1500
" 22 - Bergantín
" 23 - Valiant
" 24 - Ford Falcon
" 25 - Chevrolet Corvair
" 27 - Peugeot 404
" 28 - Renault Gordini
" 29 - Dinarg D-200
" 30 - Studebaker 7 E 7
" 31 - Pick-up Argenta 1963
" 32 - Fiat 1800-2300
" 37 - Rastrojero Diesel
" 38 - Kombi Isard

Antes que se agoten los números de la reserva, adquiera su ejemplar para tener la colección completa de la más importante radiografía de automóviles argentinos.

Pídalos personalmente o por carta, enviando giro postal o cheque sobre Buenos Aires a

RYELA
PIEDRAS 113 - CAP. FEDERAL
T. E. 30-8022
Precio del ejemplar: $ 55.—

Para recibirlo, por correo o certificado, agregue la suma de $ 10 por ejemplar.

https://argentoteca.blogspot.com

LA LEY Y EL AUTOMOVIL

por ARTURO PELLET

USTED ES SIEMPRE CULPABLE

CONVIENE QUE LO SEPA. SI PASA ALGO CUANDO USTED MANEJA UN AUTO, SE PRESUME SU CULPABILIDAD. A USTED LE CORRESPONDE SER PRUDENTE, PARA PODER DEMOSTRAR SU INOCENCIA Y HABER HECHO TODO PARA EVITAR UN DESASTRE

Maneje con todos sus sentidos en la conducción. Es probable que no le ocurra nada. Y si ocurre, podrá defenderse mejor.

https://argentoteca.blogspot.com

En el ocaso de una tarde cualquiera, un chico estaba recostado frente a un negocio ubicado en la esquina de Paraná y Santa Fe. Con sus ojos asombrados veía pasar a los vehículos que iban y venían por la avenida. De pronto, un automóvil, para evitar un choque con un camión que avanzaba en dirección contraria, subió violentamente a la vereda y lo arrolló bajo sus ruedas.

Cuatro días más tarde, el chico, once años de edad, falleció en el hospital de Clínicas.

DOBLE DEMANDA

Esto provocó dos demandas por daños y perjuicios. Todos sabemos que también pueden ocurrir hoy, o que tal vez ocurran mañana, accidentes de este tipo en nuestra gran ciudad.

Día a día comprobamos que los accidentes de tránsito son noticia más o menos espectacular en lo s diarios y principio de un sumario, por homicidio culposo o lesiones corporales, en el palacio de los Tribunales.

UN ACCIDENTE PARA LA HISTORIA JUDICIAL

Este accidente provocó, como señalamos, dos juicios: uno de ellos, en el fuero criminal, concluyó con el sobreseimiento definitivo de C. A. H., dueño del automóvil, y la condena provisional de F. G., que según las constancias del sumario había embestido con su camión al vehículo que dio muerte al menor.

Pero en el juicio promovido por el padre de la víctima ante el juzgado de primera instancia en lo civil, a cargo del doctor Jorge Figueroa Alcorta, C. A. H. reconoció que había subido a la vereda, apretando al menor con el paragolpes de su automóvil, pero agregó, en su descargo, que ello se debió a que su coche fue embestido, en la parte trasera del costado derecho, por el camión que conducía F. G.

COMO HABIA OCURRIDO EN REALIDAD EL ACCIDENTE

En la pericia ordenada por el juez Figueroa Alcorta, se estableció que el camión conducido por F. G. no llevó por delante al coche de C. A. H.

En realidad, ambos vehículos se rozaron, hecho que determinó a C. A. H. a maniobrar su volante con tan poca fortuna que perdió el control de la dirección, y, tras recorrer 10 metros, subió a la vereda y fue a estrellarse contra el frente del negocio en que estaba el menor.

Se comprobó, asimismo, que el demandado llevaba una velocidad excesiva, "ya que de haberse observado la reglamentaria en las esquinas —14 km por hora— habría podido detener el vehículo 4 o 5 metros después de aplicar los frenos".

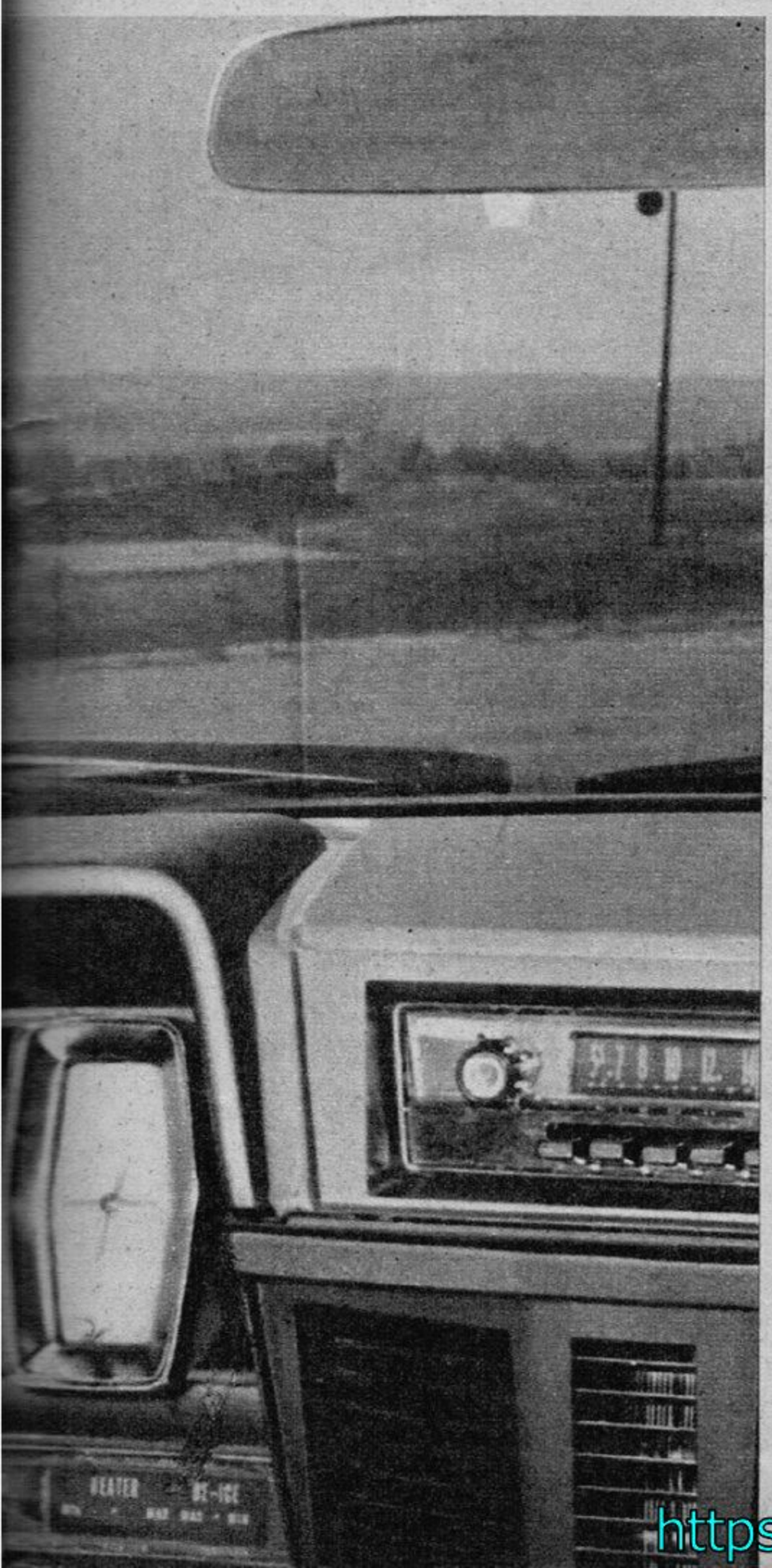
De esto se deduce "que el conductor del automóvil no había tomado las precauciones necesarias en toda bocacalle, máxime tratándose de Santa Fe, que por su intenso tránsito exige al volante una especial atención al atravesarla".

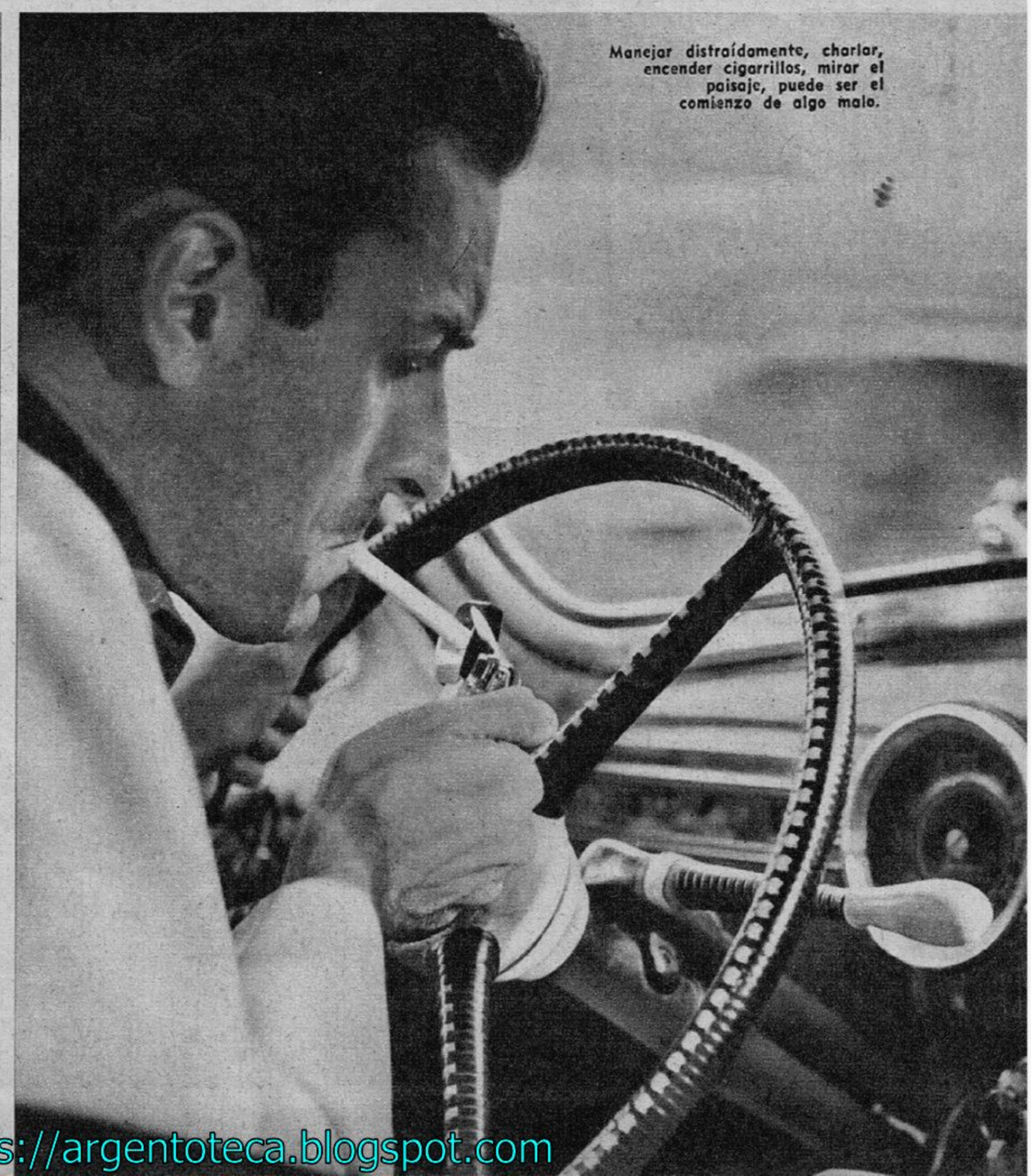
Por otra parte, se comprobó que tanto la chapa de la carrocería como el tren delantero del camión estaban intactos, y no habían sufrido abolladuras de ninguna clase...

CONCLUSION: DOBLE CULPA

La conclusión es sencilla y gráfica: el accidente fue provocado por una maniobra descontrolada del conductor del automóvil, conducido a excesiva velocidad, para evitar una posible colisión con el camión, que acababa de rozarlo en la parte trasera del costado derecho.

La sentencia, en consecuencia, declaró que ambos conductores eran solidariamente responsables de los daños y perjuicios ocasionados por la muerte del menor, ya que se había comprobado la existencia de un cuasi delito civil.





Manejar distraídamente, charlar, encender cigarrillos, mirar el paisaje, puede ser el comienzo de algo malo.

https://argentoteca.blogspot.com

APELACION DENEGADA

Los abogados de la parte demandada en el juicio civil (1), interpusieron recurso de nulidad y apelaron contra el fallo del juez. Pero la Cámara Civil 1ª, con el voto de tres de sus miembros, confirmó la sentencia, señalando que la investigación realizada en primera instancia demostraba la culpabilidad del demandado, que conducía el automóvil a una velocidad excesiva.

Quedaba configurado así, con este fallo que ha hecho historia en los tribunales argentinos, el denominado "delito del automóvil".

CONSECUENCIAS JURIDICAS DEL FALLO

Los fundamentos de la sentencia se resumen en 4 claves:

1º Cuando el conductor de un automóvil causa la muerte de una persona, todas las presunciones indican la culpabilidad del actor. Principio éste que fue confirmado en otro notable fallo registrado en la Gaceta del Foro, al señalar que en esas circunstancias "todas las presunciones presuponen la culpabilidad".

2º El principio de la inversión de la prueba, que rige en materia de daños causados por animales, es aplicable a los casos en que el conductor de un altomóvil provoca un accidente; y para admitir que dicho conductor usó de toda la prudencia necesaria para evitarlo, es menester que exista una prueba concluyente (o sea, mientras no se pruebe lo contrario, en principio, *usted es siempre culpable de los daños que ocasione a otros automóviles o a un peatón.*

3º A los efectos de la responsabilidad civil por daños y perjuicios ocasionados a un tercero, existe solidaridad entre los conductores, cuyas maniobras para evitar una colisión, originaron la muerte de la víctima, sin que tal solidaridad desaparezca por el hecho de que el demandado civilmente fuera sobreseído en el proceso criminal.

4º La absolución o sobreseimiento en el juicio criminal no implica necesariamente la irresponsabilidad civil.

Podemos agregar una quinta clave, que si bien no está explícita entre los fundamentos de este fallo, está en el espíritu de nuestros jueces y en más de un juicio similar fue aplicada. Es la que encontramos en un fallo de los tribunales italianos de la última preguerra: "El conductor del automóvil embestido, para eliminar la presunción de culpa existente en su contra, debe haber obrado, no con una diligencia común, sino con la máxima diligencia, o sea con toda previsión, prudencia y cuidado en el volante, para impedir la producción del daño".

USTED ES SIEMPRE CULPABLE

Lo fundamental en este interesante y todavía poco explorado tema del derecho penal viviente es el problema de la responsabilidad. En los accidentes de este tipo siempre se presume que al imputado (el conductor acusado) le corresponde probar su inocencia, de manera que, si no la demuestra, sobre él recae la responsabilidad criminal, antecedente de la civil. En términos generales, una vez establecida la existencia del hecho, la víctima nada tendrá que probar, ya que todas las presunciones (como dedos gigantescos) acusan al conductor, que deberá demostrar, en el transcurso del proceso, que el accidente no fue provocado por culpa suya, sino a raíz de un caso fortuito o de fuerza mayor, o bien por culpa exclusiva de la víctima o de una tercera persona.

Si usted lo tiene en cuenta, abrirá un poco más los ojos, controlará no solo sus propios movimientos, sino también los que hacen los demás. Porque la ley, por una cosa o por otra, presume que usted es siempre responsable. Y la ley, es la ley. *

(1) Movilla c/Huergo: "Jurisprudencia Argentina", T. XLIII, P. 108, 4-9-1933.

Choque en Carlos Pellegrini y Arenales. Tres muertos a las 4 de la mañana.

https://argentoteca.blogspot.com

¡QUE SEMANA...!

La Semana de la Velocidad en Carlos Paz hizo honor a su nombre; todo el mundo anduvo apurado; indudablemente el más apurado de todos fué Nasif Stefano...

A nosotros nos encantan las carreras de autos. También nos encanta Villa Carlos Paz. A la gente de Carlos Paz se les ocurrió organizar una Semana de la Velocidad llena de carrera de autos y otras yerbas. Conclusión lógica: nos fuimos a la villa cordobesa, ¿saben para qué? Para ver carreras de autos y otras yerbas.

Durante nueve días seguidos (4 al 12 de enero) vivimos el paroxismo de la velocidad. Para cruzar las calles había que tomar muchas previsiones, porque la muchachada poseedora de cualquier tipo de medio mecánico, imbuida del fuego sagrado, no escatimaba esfuerzos por hacerse ver y especialmente oír (salvo un señor gordo propietario de un Ford 37 que no tenía escape libre).

Primer acto: Concierto para TM, Opus "Anexo J" en el circuito *Onofre Marimón*. Protagonistas: "la creme" de la categoría casi en pleno. Evidentemente, a los chicos les gusta manejar, y en el circuito cordobés tienen lo indispensable para sacarse el gusto.

Afortunadamente, llovió el domingo 5 y pudimos (Hansen y el suscripto) seguir meditando en la habitación del hotel hasta las 11 de la mañana (el que piense que dormimos se equivoca). El lunes, a la voz de ¡ahura!, los endemoniados se dieron con todo desde el comienzo. Claro está que todo el mundo esperaba que Rolo Álzaga y Nasi Stéfano llevaran la voz cantante, ambos piloteaban sendos Alfa Romeo Giulia 1600 c.c. (dos poemas a la mecánica), pero nadie se imaginó que Oscar Cabalén les hiciera la guerra a muerte como lo hizo. El cordobés les ganó la primera vuelta en nada menos que 1h. 16s., siendo escoltado por los Giulias y la Giulietta de Vianini.

A partir del segundo circuito (la carrera era a tres vueltas, cada una de 103 km) Nasif Stéfano comenzó a volar en un alarde de arrojo y virtuosismo, situándose en la vanguardia y superando el récord del circuito: ¡58m. 32s.! A todo esto, otro crédito peugeotista, Santamarina, que venía andando fuerte, abandonó por rotura de cigüeñal, según él, o rotura de pistón, según versión de Jackie Forrest Greene. Pero ya sea pistón, cigüeñal, biela o alguna otra minucia, Santamarina, que no se fija en pequeñeces, abandonó lo mismo.

Al reanudar la marcha, luego de reabastecerse (comienzo de la tercera vuelta), Manolo Calviño llevaba la delantera de la categoría "C" sobre Formisano; pero, andar sin frenos en un Auto Unión no es buena cosa, y el infortunado Manolo, al llegar a los rápidos virajes de Casas Viejas, se fue del camino estrellándose contra los árboles y volcando. Tan grande fue el golpe y tan destrozado quedó el coche, que Carlos Pasqualini y Ángel Turturro, que pararon para auxiliarlo, no pudieron sacar al piloto. Calviño murió casi instantáneamente, primera víctima del circuito "Onofre Marimón".

En el equipo de los mitológicos "1093" completó el cuarteto Juan Manuel Bordeu —juntamente con la gente de costumbre—, nosotros pensamos que podían haber dado la oportunidad a algún piloto en período de rodaje, pero H. Steven pensó que sería mejor de esa manera. Maneco Bordeu le rompió el auto contra el Pan de Azúcar, y de ese modo no le permitió la acostumbrada seguidilla primero, segundo, tercero, etc.

Julio Guimarey rompió radiador y paralelamente Copello colocó 3º su Gordini particular.

Hablando de radiadores, José Migliore (algunos malitos le llaman "lo que el viento se llevó") rompió radiador, pero tuvo la fortuna que cerca del lugar del hecho estuviera parado un 404, al que urgentemente se lo alivianó de su respectivo radiador y se hiciera el correspondiente cambio.

Nasif Stéfano ganó la carrera en una forma que no deja lugar a dudas de su pericia, ganó batiendo récords de maestros y corriendo mano a mano con hombres de la talla y experiencia de Álzaga y Cabalén.

Rolo Álzaga, gran volante, fue un gran segundo; Cabalén parece haber encontrado la fórmula mágica, para hacer del Peugeot 404 un cañonazo que a la vez aguanta toda la carrera con los 175 kph plus que le confiere el anexo "J".

Como de costumbre, hubo protestas y recursos interpuestos, esta vez le tocó a Cruciani (BMW) clasificado 2º y a Pomodoro (Isard) ganador (en principio) de la categoría "A" originar el consabido entredicho: ¡que el Isard tiene un perro!, ¡que no lo tiene!, ¡que es el BMW el perreado!; en síntesis, hasta el momento ninguna conclusión definitiva sobre el particu-

→

https://argentoteca.blogspot.com

lar. Lo que sí es concluyente, es que las libertades de la reglamentación y la supervisión correspondientes, no caminan en absoluto, y se hace imprescindible una solución de fondo.

Cuando volvimos al hotel, después de la carrera, nos llevamos un susto. Vimos a Juan Manual Fangio bajar de una cupé De Carlo (Nº 30) treinta años más joven. Nos acercamos y pudimos constatar que no era el Chueco que había bebido en la fuente de Juventud, sino su hijo "Cacho" (seudónimo con el cual corrió clasificándose 5º en la categoría "A"). Fangio Junior es igualito a su archifamoso padre, esperemos que llegue a manejar como él (¿tanto?).

Después de algunos días de inactividad, 2º acto del show: Rapsodia para TC. en dos etapas: Villa Carlos Paz-San Francisco y viceversa. Interpretación a cargo de todos los de la orquesta estable, menos, lógicamente, Emiliozzi. Las malas lenguas decían que el campeón de la temporada pasada no iba a concurrir porque tenía un asado.

Menditeguy, con unas ganas bárbaras de vengarse del destino cruel que le había impedido ganar el Gran Premio, trajo el Ford afilado al máximo, muy interesante el trabajo que en Mar del Plata hicieron sobre esta máquina (refinamientos tales como palanca de cambios control remoto, pedal de acelerador funcional "su misura pilota", etc.).

De todos los coches que vimos antes de la largada, uno de los candidatos más firmes nos pareció el de Jorge Pena. Este coche tipo "empa-

Una corona de laureles y besitos para el ganador Nasif Stéfano.
El ganador de la segunda serie de M.N., Loeffel, embiste desde atrás a Cipollati sin mayores consecuencias.
El Dodge verde con la trompa roja de Marcos Ciani en Embalse Río III
Menditeguy se reabastece en el camino a la salida de Ascochinga.
Doblando fuerte en Villa Carlos Paz, el Alfa Giulia del hombre que hizo doblete: Nasif Sstéfano.

https://argentoteca.blogspot.com

nada" tiene un chasis Chevrolet 1933, tren delantero '51 con frenos a disco Dunlop, caja Corvette de 4 marchas y diferencial Apache (3.38:1). En lo referente a motor, su preparación bastante clásica: tres carburadores Rochester, encendido por magneto Marelli y lubricación normal (sólo cárter agrandado a 12 litros).

Esta máquina era muy adaptable al trayecto serrano, y Pena muy hábil en su conducción, por lo tanto, era casi una fija. Lamentablemente, en la primera etapa, el barro lo perjudicó mucho, debido a que los guardabarros delanteros prácticamente no cumplieron su cometido, por su escaso tamaño. Tuvo que detenerse aproximadamente 968 veces para limpiar.

A Álzaga le pasó de todo: en la primera etapa volcó por haber sido encerrado por otro competidor, y en el segundo tramo perdió el tapón del cárter, haciendo puré el noble motorcito.

Nasif, por su parte, tuvo lo suyo para no desentonar: un comedido, en el primer tramo, le tiró un balde de agua para sacarle el barro del parabrisas; resultado: agua en los carburadores —10 minutos para hacerlo arrancar—; en la segunda etapa se tragó el dique Los Molinos, torciendo el tren delantero. No obstante, el "Turco" llegó clasificándose noveno en la general (con 1.600 c.c.).

Cabalén corrió con el coche de Morán y punteaba bravamente, cuando un resorte de válvula dijo ¡alto!, pero de todas maneras el cordobés mostró cómo se maneja en los tramos bravos.

Eduardo Casá se dio una piñita con gran suerte, un violentísimo fuoripista lo proyectó contra un poste y una tranquera; por fortuna pasó entre los dos, tan justo que "planchó" los costados del Ford arrancándose los pica portes de ambos lados. Una salvada olímpica sin mayores consecuencias.

Marcos Ciani ganó su primera carrera con el Dodge; si realmente lo favorecieron los abandonos de Menditeguy, Cabalén y Álzaga, y los retrasos de Pena y Stéfano, no es menos cierto que hizo una carrera muy inteligente y que el coche empieza a caminar. Esperemos que la racha le continúe.

Así llegamos al gran final, con la carrera de Mecánica Nacional en el circuito pavimentado dentro de la Villa. Primer campanazo, las pruebas de clasificación. Nasif Stéfano, que a la mañana de ese día sábado había arribado a San Francisco cumpliendo la primera etapa de la carrera de TC. viajó por avión hacia Carlos Paz para subirse casi inmediatamente de su llegada al auto de Montalenti y Campetelli (Río IV) que suele conducir. Decir que dio varias vueltas e hizo el mejor tiempo en 1m. 3s. 2/5 es todo uno. Debemos acotar que volvió en avión a San Francisco, desde donde largó el domingo por la mañana en la 2ª etapa de la prueba de TC.

Llegó a Carlos Paz en carrera, terminó 9: en la general, subió al Mecánica Nacional, largó su serie y la ganó, lo mismo que la final. Algo es algo...

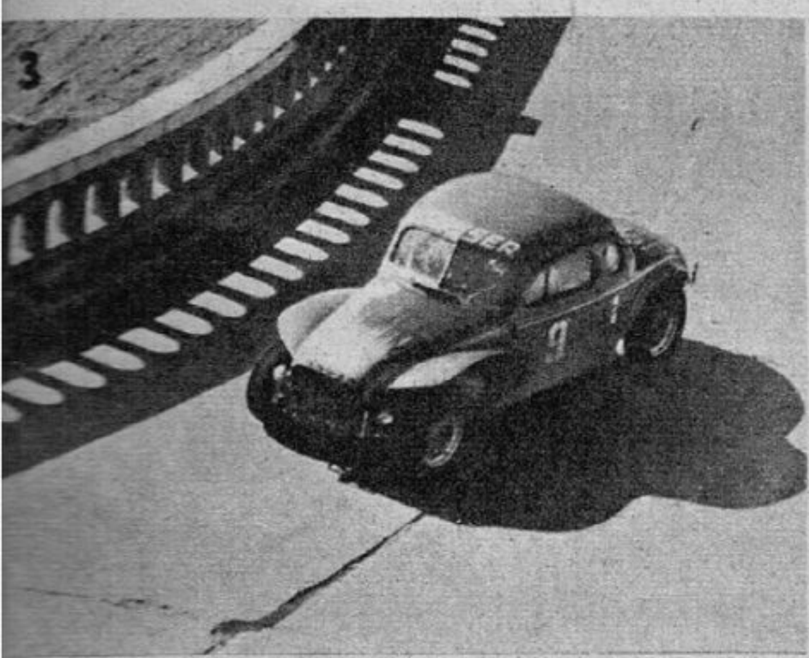
Prácticamente, los participantes y máquinas que corrieron en F. 1 eran los de costumbre, salvo algunas novedades de interés.

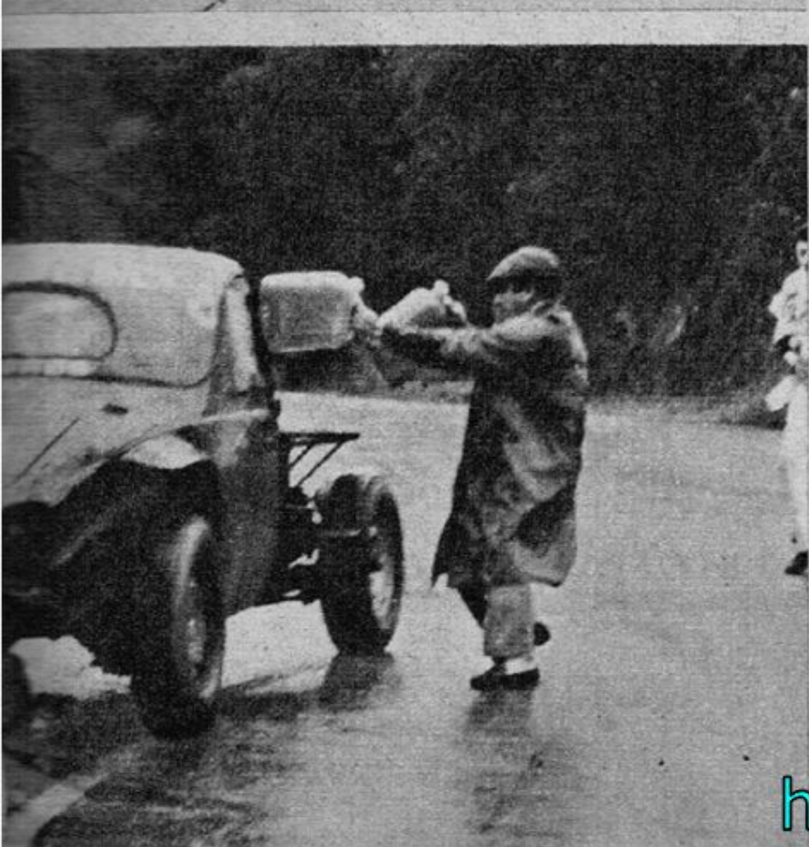
El coche Nº 1 (Chevrolet Campetelli-Montalenti del ganador) presentó la suspensión delantera modificada. Se adoptó el tipo "swing-axle" en lugar del eje rígido usado anteriormente. Este sistema anduvo perfectamente y, según el piloto, la máquina se tiene mucho mejor. Además se le colocó un sistema de dirección tipo piñon y cremallera.

Carlos Loeffel, ganador de la primera serie, compitió con uno de los chasis fabricados hace algunos años por Alfredo Pian, preparado muy prolíjamente. El accionamiento del embrague –manual– por las razones, ya apuntadas, estaba a cargo de un sistema combinado a manillar y electrónico (solenoide). Lamentablemente el coche no pudo largar la final por rotura de caja de cambio, instantes antes de la iniciación.

Ramón Requejo alivianó el coche en casi 30 Kg, pero anduvo con problemas que lo tuvieron loco permanentemente, en la clasificación rompió una cruceta del palier, en su serie tubo dificultades de carburación y bujías, y en la final anduvo más de quince vueltas con una goma delantera pinchada. Su segundo puesto, detrás de Stéfano, premia su espíritu de lucha y su habilidad conductiva.

Tercero fue el mendocino Sanmartino, que hizo muy buena carrera. No no es necesario decir que la reunión contó con la participación de la "favela rodante" de Cataudella. *





https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

precios de los autos usados

Las cotizaciones de estas planillas fueron recogidas en el mercado automotor, no siendo por lo tanto el resultado de cálculos o promedios. Las diferencias entre modelos iguales se deben a situaciones particulares que no podemos detallar. PARABRISAS *no tiene por ahora posibilidad de dar información personal sobre precios.*

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1947	120.000-130.000	
10 HP.	1948	130.000	
"125"	1949	100.000	
AUTOAR			
Rural	1957	130.000-135.000	
Sedan	1957	130.000	
Sedan	1958	140.000-150.000	
Rural	1959	150.000	
Sedan	1959	150.000-160.000	
Rural	1960	180.000	
BERGANTIN			
4 cilindros	1960	210.000-230.000	220.000
4 cilindros	1961	250.000-280.000	
4 cilindros	1962	280.000-300.000	290.000
6 cilidnros	1962	290.000-320.000	
BORGWARD			
Isabella	1956	250.000-270.000	260.000
Isabella	1957	270.000-290.000	
Isabella	1958	280.000-300.000	300.000
Isabella	1959	300.000-320.000	
Isabella	1960	330.000-350.000	
Isabella	1961	370.000-400.000	390.000
BUICK			
4 puertas	1940	130.000	125.000
Coupé sedan	1940	140.000	
4 puertas	1941/42	130.000-150.000	
Aerosedan	1942	130.000-140.000	
Super 4 puertas	1946/47	150.000-170.000	
Super 4 puertas	1948/49	180.000-210.000	180.000
4 puertas	1950	200.000-220.000	
Dynaflow 4 puertas	1951	150.000-170.000	
Super 4 puertas	1954	400.000-430.000	
Super 4 puertas	1956	300.000-330.000	
Special 2 puertas	1957	470.000-490.000	
Super 4 puertas	1958	500.000-520.000	
Super 4 puertas	1959	560.000-550.000	
Super 4 puertas	1960	720.000-750.000	
Super 4 puertas	1961	820.000-850.000	
Super 4 puertas	1962	940.000	
CADILLAC			
4 puertas	1940/41	110.000-130.000	
Coupé sedan	1941	140.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1942	130.000-150.000	
Coupé sedan	1942	150.000	
4 puertas	1946	160.000-170.000	
Coupé sedan	1946	150.000-170.000	
4 puertas c. mec.	1947	170.000-190.000	
4 puertas c. aut.	1947	140.000-160.000	
Coupé sedan c. m.	1947	160.000-180.000	
Sedanette	1948	180.000-200.000	
4 puertas c. aut.	1949	180.000-200.000	
4 puertas c. aut.	1950	200.000-240.000	
4 puertas c. aut.	1953	330.000-350.000	
Coupé De Ville	1953	380.000	
4 puertas c. aut.	1954	450.000-470.000	
Coupé De Ville	1954	500.000-530.000	
4 puertas c. aut.	1955	500.000-530.000	
4 puertas c. aut.	1956	550.000-580.000	
Coupé con. c. aut.	1956	520.000-550.000	
Coupé De Ville	1957	620.000	
4 puertas c. aut.	1958	750.000-780.000	
4 puertas c. aut.	1959	830.000-850.000	
Coupé De Ville	1960	940.000-980.000	
CITROEN			
11 ligero	1947	140.000-170.000	
2 CV (importado)	1958	160.000-170.000	180.000
2 CV	1960	190.000-210.000	
2 CV	1961	210.000-230.000	220.000-230.000
2 CV	1962	230.000-250.000	240.000
2 CV	1963	280.000-290.000	285.000
CHEVROLET			
2 puertas	1940	150.000-160.000	
4 puertas	1940	160.000-180.000	
Coupé convertible	1940	140.000-160.000	
Coupé sedan	1940	180.000-200.000	
4 puertas	1941/42	170.000-200.000	
2 puertas	1941/42	160.000-180.000	
Coupé convertible	1941	150.000-170.000	
Coupé sedan	1941	180.000-200.000	
2 puertas	1946/47	220.000-260.000	
4 puertas	1946/47	240.000-290.000	260.000
Coupé convertible	1946/47	260.000-290.000	
Coupé sedan	1946/47	280.000-320.000	
Fleetline	1947	300.000-330.000	
4 puertas	1948/49	270.000-300.000	
4 puertas	1950	290.000-320.000	
2 puertas	1951	310.000	
4 puertas	1951	330.000-380.000	370.000
Coupé sedan	1951	350.000-370.000	
4 puertas	1953	380.000-400.000	
4 puertas	1954	400.000-430.000	
B. Air 6 c. mec.	1955	490.000-520.000	
B. Air 8 c. c. aut.	1955	460.000-490.000	
B. Air 6 c. mec.	1956	530.000-560.000	
B. Air 8 c. aut.	1956	510.000-550.000	

SENATORE CO. ARGENTINA S.A.

Av. CORDOBA 3650
TUCUMAN 3751

CONCESIONARIOS GENERAL MOTORS

CHEVROLET 400 - 0 Km.
$ 200.000 y Facilidades

PICK-UP CHEVROLET 63 - 0 Km.
$ 200.000 y Facilidades
89-0696 89-0697

AUTOMOVILES USADOS
$ 150.000 y Facilidades
89-0698 89-0699

ACEPTAMOS UNIDADES USADAS COMO PARTE DE PAGO

EN EL PROXIMO NUMERO: LISTAS DE PRECIOS DE REPARACIONES DEL AUTOMOVIL

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
B. Air 6 c. mec.	1957	540.000-560.000	
B. Air 8 c. aut.	1957	520.000-550.000	
B. Air 6 c. mec.	1958	680.000-720.000	
B. Air 8 c. aut.	1958	700.000-750.000	
Impala 6 c. mec.	1958	750.000-780.000	
Impala 8 c. aut.	1958	650.000-680.000	
Impala 6 c. mec.	1959	760.000-790.000	
Impala 8 c. aut.	1959	750.000-800.000	
Impala 6 c. mec.	1960	870.000-900.000	
Impala 8 camb. aut.	1960	840.000	
Impala 6 c. mec.	1961	920.000-960.000	
Impala 8 c. aut.	1961	930.000-950.000	
Impala 6 c. mec.	1962		
Impala 8 c. aut.	1962		
Biscayne	1962		
"400"	1962		
"400"	1963	660.000	
CHRYSLER			
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940	110.000-130.000	
4 puertas	1941/42	140.000-160.000	
4 puertas Windsor	1946	140.000-160.000	
4 puertas 6 cil.	1947	130.000-150.000	
4 puertas Windsor	1948	160.000-180.000	
4 puertas 8 cil.	1949	170.000-190.000	
4 puertas 8 cil.	1950	190.000-210.000	
4 puertas Windsor	1951	230.000-260.000	
Sportman 2 puertas	1951	270.000	
CISITALIA			
Coupé G. Sport c.	1961	380.000 (850 cc)	
Coupé G. Sport a.	1961	360.000-380.000(850	
Coupé G. Sport c.	1962	350.000-360.000(850	
Coupé G. Sport a.	1962	400.000	
DE CARLO			
200 minicar	1959	50.000	
600	1960	150.000-170.000	
700	1960	170.000-190.000	
700	1961	200.000-220.000	
700	1962	220.000-240.000	
700	1963	250.000-270.000	
Coupé B.M.W.	1961	280.000-300.000	
DE SOTO			
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940	110.000-130.000	
4 puertas F. Drive	1946	150.000-170.000	
4 puertas (chico)	1946	170.000-190.000	
4 puertas F. Drive	1947	160.000-180.000	
4 puertas (chico)	1947	160.000-180.000	
Coupé Sportman	1951	170.000-190.000	
4 puertas	1953	260.000-290.000	
Rural	1954	290.000-320.000	
4 puertas	1956	360.000	
Rural	1956	430.000	
DI TELLA			
1500	1960	400.000	375.000-410.000
1500	1961	380.000-400.000	420.000
1500	1959	400.000-430.000	430.000
1500	1962	420.000-450.000	
D. K. W.			
4 puertas	1956	470.000-480.000	240.000
Coupé sedan	1956	230.000-250.000	
4 puertas	1958	120.000-130.000	290.000
Sedan 1000 4 p.	1960	260.000-280.000	
Sedan 1000 4 p.	1961	280.000-300.000	400.000
Sedan 1000 4 p.	1962	400.000-420.000	410.000
Rural 1000	1962	420.000-440.000	
DODGE			
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940	110.000-130.000	
4 puertas F. Drive	1946/47	150.000-170.000	
4 puertas (chico)	1946/47	180.000-200.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1951	220.000	
Coupé sedan	1951	280.000-300.000	
4 puertas	1956	410.000	
Rural 8 cil.	1956	440.000	
ESTANCIERA			
Willys	1951	150.000-160.000	190.000-200.000
Ika	1957	180.000-210.000	240.000
Ika	1958	220.000-250.000	
Ika	1959	230.000-260.000	280.000
Ika	1960	260.000-300.000	
Ika	1961	290.000-320.000	
Ika	1962	320.000-350.000	
FIAT			
Topolino 2 puertas	1940	50.000-60.000	
Topolino 2 puertas	1946	60.000-70.000	
1100 4 puertas	1947	130.000-150.000	
1400 4 puertas	1951	150.000-160.000	
1900 4 puertas	1954	180.000-200.000	
1100 4 puertas	1956	210.000-240.000	
1100 4 puertas	1957	220.000-240.000	
500 2 puetras	1958	160.000-180.000	160.000
600 2 puertas	1958	170.000-190.000	180.000
1100 4 puertas		230.000-250.000	240.000-250.000
600 2 puertas	1960	210.000-230.000	200.000-220.000
1100 4 puertas	1961	240.000-260.000	240.000
750 2 puertas	1962	250.000-280.000	260.000-270.000
1100 4 puertas	1962	400.000-430.000	
750 2 puertas	1963	300.000-320.000	310.000
1100 4 puertas	1963	450.000-460.000	
FLING STANDARD			
8 HP.	1947	100.000	
FORD			
2 puertas	1940	140.000-150.000	
4 puertas	1940	160.000-180.000	170.000
Coupé sedan	1940	200.000-220.000	
Coupé convertible	1940	150.000-170.000	
2 puertas	1941/42	150.000-170.000	
4 puertas	1941/42	170.000-210.000	
Coupé sedan	1941/42	230.000-260.000	240.000
Coupé converitble	1941/42	200.000-220.000	
2 puertas	1946/47	230.000-260.000	
4 puertas	1946/47	260.000-290.000	260.000
Coupé sedan	1946/47	300.000-330.000	310.000
Coupé convertible	1946/47	250.000-280.000	
Rural	1946	160.000-180.000	
4 puertas	1948/49	260.000-280.000	
4 puertas	1951	250.000-280.000	
2 puertas	1951	240.000-260.000	
Coupé sedan	1951	260.000	
2 puertas	1952	290.000-320.000	
4 puertas	1953	320.000-340.000	310.000
4 puertas	1954	320.000-340.000	
Coupé sedan	1954	370.000-390.000	
4 puertas	1955	410.000-440.000	
Coupé sedan	1955	430.000-450.000	
Prefect	1956	200.000-220.000	
Anglia	1956	200.000-230.000	210.000
Fairlane 6 c. m. 4p.	1957	580.000-610.000	
Fairlane 6 c. m. 2p.	1957	570.000-590.000	
Fairlane 8 c. a. 4p.	1958	620.000-650.000	
Galaxie 6 c. m. 4p.	1960	790.000-820.000	
Galaxie 6 c. m. 2p.	1960	840.000	
Galaxie 8 c. a. 4p.	1960	760.000	
Galaxie 6 c. m. 4p.	1961	880.000	
Galaxie 8 c. a. 4p.	1961	860.000-990.000	
Galaxie 8 c. a. 4p.	1962	1.000.000	
Falcon 6 c. 4. p.	1962	620.000-650.000	
GRACIELA			
2 puertas	1957	110.000-120.000	
2 puertas	1959	130.000-140.000	
2 puertas	1960	150.000	140.000
HANSA			
1100 2 puertas	1960/61	200.000-240.000	
Rural 1100	1961	220.000-250.000	

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
HENRY J			
2 puertas	1951	130.000-140.000	120.000
HEINKEL			
Microcoupé	1958/59	70.000-90.000	
Microcoupé	1960/61	80.000-100.000	
HILLMAN			
4 puertas	1947	100.000-120.000	
4 puertas	1950	140.000-160.000	
4 puertas	1956	200.000-220.000	
Rural	1956	210.000	
4 puertas	1961	440.000	
Rural	1961	430.000	
HUDSON			
2 puertas	1940	90.000	
4 puertas	1940	100.000-120.000	
Coupé sedan	1940	110.000	
4 puertas	1946/47	120.000-150.000	
Coupé sedan	1946/47	120.000-140.000	
4 puertas	1948	130.000-150.000	
HUMBER			
4 puertas	1947	100.000	
7 asientos	1949	160.000	
4 puertas	1950	130-000-160.000	
4 puertas	1954	160.000-180.000	
ISARD			
300	1958	90.000	
300	1959	100.000-120.000	
400	1960	100.000-135.000	
700	1960	150.000-180.000	
400	1961	120.000-140.000	
700	1962	220.000-240.000	
Rural 700	1962	260.000-270.000	250.000
ISETTA			
300	1958	70.000-90.000	
300	1959	80.000-100.000	
300	1960	90.000-110.000	
JAGUAR			
4 puertas	1940	100.000	
2500	1950	220.000-240.000	
JAVELIN			
4 puertas	1951	110.000-130.000	
JEEP			
Willys	1947	80.000-90.000	95.000
Ika	1957	120.000-140.000	
Ika	1958	140.000-160.000	150.000
Ika	1959	160.000-180.000	170.000-180.000
Ika	1960	170.000-190.000	
Ika	1961	200.000-220.000	210.000
Ika	1962	210.000-240.000	220.000
Ika carrozado	1962	240.000-260.000	
KAISER			
Frazer	1947	140.000	
Manhattan	1955	200.000-230.000	
Carabela	1958	260.000-280.000	270.000
Carabela	1959	270.000-300.000	270.000
Carabela	1960	300.000-320.000	320.000
Carabela	1961	340.000-350.000	
Rambler Custom	1962	560.000	
Rambler Ambass.	1962	600.000-620.000	
Rambler C-Country	1962	550.000-570.000	540.000
LANCIA			
4 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1951	140.000-160.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
LINCOLN			
2 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1940	130.000	
Coupé sedan	1940	140.000	
Coupé convertible	1940	100.000	
2 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	140.000-160.000	
Coupé sedan	1947	160.000	
4 puertas	1951	190.000-200.000	
4 puertas	1956	430.000	180.000
MERCEDES BENZ			
4 puertas naftero	1951	160.000-180.000	
4 puertas diesel	1951	170.000-190.000	
Rural diesel	1951	160.000-180.000	
170 diesel	1953	240.000-270.000	
Rural diesel	1953	200.000-220.000	
170 naftero	1953	220.000-240.000	
220 diesel	1953	240.000-260.000	
300	1953	280.000-310.000	
170 diesel	1954	280.000-320.000	
170 diesel	1955	300.000-330.000	
180 naftero	1955	300.000-340.000	
180 diesel	1955	360.000-400.000	
219 naftero	1959	770.000	
220 S	1959	870.000-890.000	
220 S	1960	1.150.000	
220 S	1961	1.300.000	1.200.000
MERCURY			
2 puertas	1940	140.000	
4 puertas	1940	140.000-160.000	
Coupé sedan	1940	160.000-180.000	
4 puertas	1941/42	160.000-190.000	
4 puertas	1946/47	240.000-280.000	
Coupé sedan	1946/47	340.000-360.000	
Coupé convertible	1946/47	240.000-260.000	
4 puertas	1949/50	270.000-300.000	
Monterrey	1951	280.000-300.000	
Monterrey	1953	290.000-330.000	
Montclair	1954	350.000-370.000	
Monterrey	1956	450.000-470.000	
Monterrey	1957	490.000-510.000	
Montclair	1958	650.000-700.000	
Montclair	1959	700.000-750.000	
Meteor	1960	820.000-840.000	
Montclair	1961	900.000-920.000	
Monterrey	1961	950.000-1.000.000	1.030.000
M. G.			
Sport convertible	1940	90.000	
Sport convertible	1947	120.000-130.000	110.000
MORRIS			
8 HP.	1947	110.000-120.000	115.000
10 HP.	1947	120.000-140.000	120.000
Minor 1000	1956	170.000-190.000	
Rural Minor 1000	1956	160.000-180.000	
Minor 1000	1960	280.000-300.000	
Rural Minor 1000	1960	290.000	
NASH			
2 puertas	1940	90.000-100.000	
4 puertas	1940	110.000-130.000	
Coupé sedan	1940	120.000-130.000	
4 puertas	1946/47	130.000-150.000	130.000
Coupé sedan	1946/47	140.000-160.000	
4 puertas 6 cil.	1948	150.000	
4 puertas	1951	190.000-210.000	
N. S. U.			
Prinz 24 HP.	1958	110.000-130.000	115.000
Prinz 34 HP.	1960	150.000-160.000	
Prinz 34 HP.	1961	180.000-190.000	180.000
Prinz 34 HP.	1962	200.000-220.000	
OLDSMOBILE			
4 puertas	1940	120.000-130.000	
4 puertas	1941/42	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	170.000-200.000	
Coupé sedan	1946/47	200.000-220.000	
Sedanette	1947	210.000-230.000	
4 puertas	1948/49	200.000-230.000	
4 puertas	1950/51	240.000-260.000	
Coupé sedan	1951	270.000-300.000	

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1954	300.000-330.000	
4 puertas	1955	380.000-400.000	
Coupé sedan c. m.	1955	390.000-410.000	
"88" Coupé sedan	1956	450.000-480.000	
"88" 4 puertas	1956	450.000-470.000	
"88' Coupé sedan	1957	570.000-600.000	
"88' 4 puertas	1957	560.000	
"88" Coupé sedan	1958	580.000-610.000	
OPEL			
Kapitan	1947	110.000-130.000	
Rekord 2 puertas	1956	240.000-260.000	240.000-250.000
Rural	1956	250.000	
Rekord 2 puertas	1957	260.000-280.000	280.000
Rural	1957	270.000	
Rekord 2 puertas	1958	330.000-360.000	360.000
Rural	1958	340.000-370.000	
Rekord 2 puertas	1959	360.000-390.000	390.000
Rural	1959	380.000-400.000	
Rekord 2 puertas	1960	380.000-420.000	
Kapitan 4 puertas	1961	480.000-520.000	530.000
Rural	1961	530.000-550.000	
PACKARD			
Coupé sedan	1940	90.000	
Coupé convertible	1940	85.000	
4 puertas	1940	100.000	
Cliper 4 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1950	150.000-160.000	
PEUGEOT			
203	1956	200.000-220.000	
403	1956	320.000-350.000	
403	1958	320.000-360.000	340.000-350.000
403	1959	350.000-400.000	380.000
403	1960	440.000-480.000	460.000-470.000
403	1961	480.000-510.000	490.000-500.000
403	1962	520.000-560.000	540.000
404	1962	600.000-620.000	610.000
403	1963	600.000-620.000	610.000
404	1963	680.000	
PLYMOUTH			
2 pueras	1940	100.000-110.000	
4 puertas	1940/41	110.000-140.000	
2 puertas	1946/47	160.000-180.000	
4 puertas	1946/47	190.000-220.000	
Coupé sedan	1946/47	220.000-240.000	
4 puertas	1949	230.000-240.000	
4 puertas	1951	260.000-300.000	
4 puertas	1956	390.000-420.000	
Rural	1956	380.000-420.000	
4 puertas	1959	470.000-500.000	
Rural 8 c. aut.	1959	430.000	
PONTIAC			
2 puertas	1940	100.000-110.000	
4 puertas	1940/41	130.000-150.000	
Coupé sedan	1946	180.000	
4 puertas	1946/47	170.000-190.000	
Sedanette	1947	180.000	
4 puertas	1948/49	170.000-190.000	
4 puertas c. aut.	1951	240.000-260.000	
4 puertas c. mec.	1951	270.000-290.000	
Coupé sedan c. aut.	1951	270.000	
4 puertas c. aut.	1954	350.000	
RENAULT			
4 puertas	1947	90.000-100.000	
4 puertas	1951	130.000	110.000-120.000
Dauphine 4 p.	1958	140.000-160.000	
Dauphine 4 p.	1960	190.000-210.000	210.000
Dauphine 4 p.	1961	240.000-260.000	240.000-250.00
Dauphine 4 p.	1962	270.000-290.000	280.000
Gordini 4 p.	1962	330.000-350.000	330.000
Dauphine 4 p.	1963	310.000-330.000	
Gordini 4 p.	1963	380.000	
RILEY			
1500 4 puertas	1947	120.000-130.000	
2500 4 puertas	1947	140.000-160.000	
1500 4 puertas	1960	320.000	

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SEXAGESIMO 1964 ANIVERSARIO DE SU FUNDACION

SI 75.000

• YA ESTAN ASEGURADOS
ES SEGURO QUE A UD.
TAMBIEN LE CONVIENE

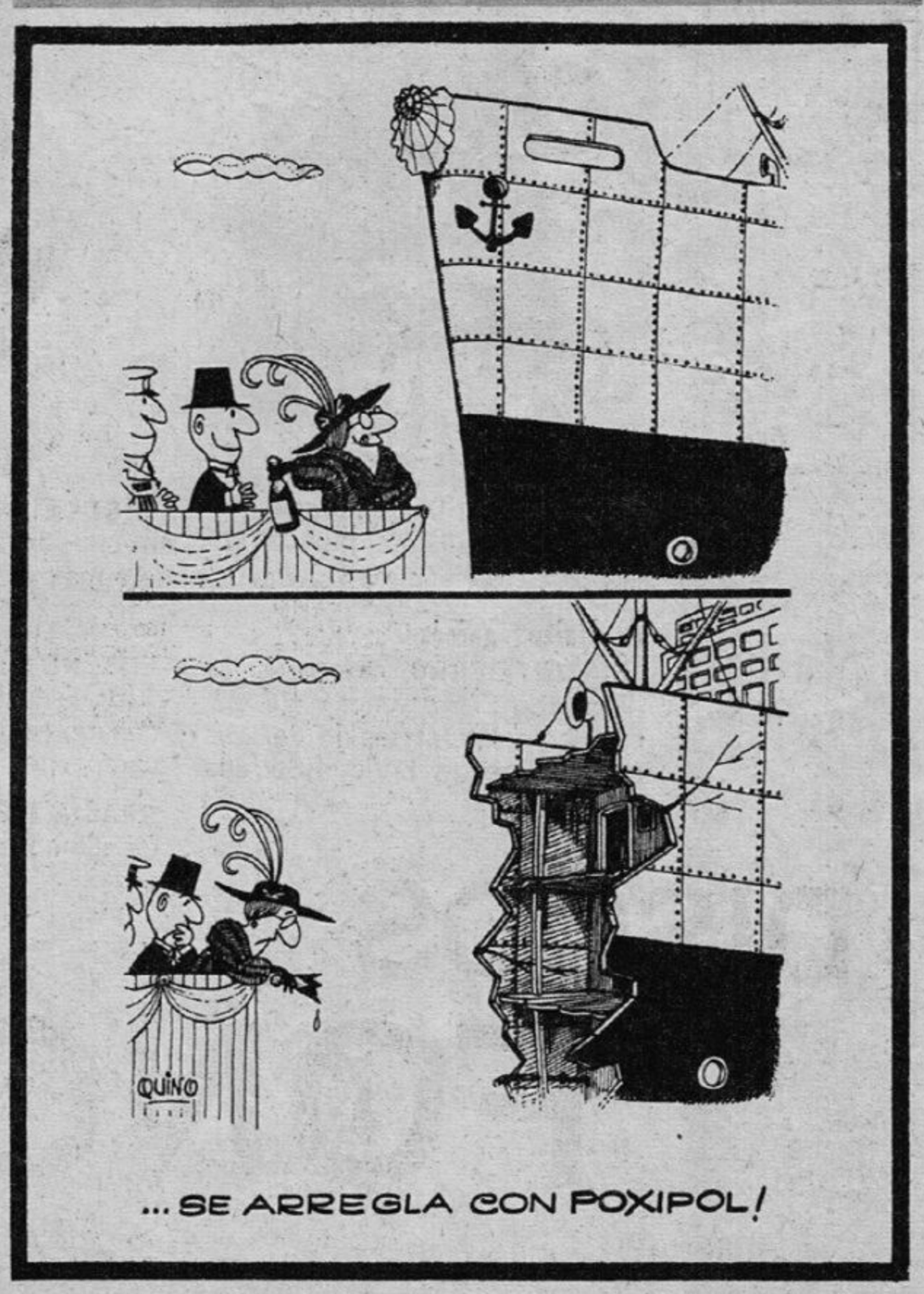
INCORPORESE AL SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS DEL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SEGURO DE AUTOMOTORES
SEGURO DE VIDA

• TARIFAS MUY REDUCIDAS

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES - DEPENDENCIAS PROPIAS - ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL

PUBLICIDAD A.C.A.



... SE ARREGLA CON POXIPOL!

https://argentoteca.blogspot.com

VARIEDAD Y RITMO EN NUEVOS TITULOS! DISCOS FONORAMA!

14 MINUTOS DE GRABACION EN UN EXTRAORDINARIO DISCO **LONG PLAY** DE 33 RPM.

VIDA ILIMITADA - VARIEDAD DE TEMAS NO SE RAYA NI SE GASTA CON EL USO-FLEXIBLES

PULGARCITO Y EL RUISEÑOR: Dos encantadores cuentos infantiles en interpretación de R. Aules y "El Teatro de los Niños" (1 disco).

FESTIVAL FOLKLORICO ARGENTINO: ZONA LITORAL. Seis canciones en la voz de los conjuntos "Los Mandingas" y "Los Ponce" (1 disco).

...y solo cuesta $ 80.-

CUMBIAS - El ritmo centroamericano que conquistó al mundo! (1 disco).

TWIST - El frenesí de la juventud en una extraordinaria selección de temas. (1 disco).

CON PINOCHO EN EL ZOO - Juan Carlos Mareco visita con nosotros el Jardín Zoológico! (1 disco)

En Marzo aparecen:

MARTIN FIERRO: Los consejos de Martín Fierro y del Viejo Vizcacha, en interpretación de Luis Medina Castro y Enrique Serrano (1 disco).

ENSEÑE A CANTAR A SU CANARIO: Escuchando este disco, su canario cantará como los grandes campeones (1 disco).

GRACIA Y RITMO: Curso integral de gimnasia modeladora (2 discos).

FESTIVAL FOLKLORICO ARGENTINO, ZONA SUR: Seis canciones en la voz de "Los Mandingas" y "Los Ponce" (1 disco).

EN VENTA EN QUIOSCOS DE DIARIOS Y REVISTAS!

DISCOS FONORAMA

EL DISCO FLEXIBLE DEL SIGLO XX

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
SIMCA			
4 puertas	1955	190.000-200.000	
Rural	1955	200.040	
4 puertas	1956	200.000-220.000	
Rural	1956	220.000	210.000
SINGER			
4 puertas	1947	100.000	
4 puertas	1951	130.000-150.000	
SKODA			
2 puertas	1940	100.000	
STUDEBAKER			
2 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1940	100.000-120.000	
4 puertas	1946	140.000	
4 puertas	1947/48	140.000-160.000	
TAUNUS			
15 M 2 puertas	1056	220.000-240.000	220.000
15 M Rural	1056	230.000-250.000	
15 M 2 puertas	1057	250.000-270.000	260.000
15 M Rural	1057	240.000-260.000	
17 M 2 puertas	1958	340.000-370.000	340.000-360.000
17 M 4 puertas	1958	370.000-390.000	380.000-400.000
17 M Rural	1958	370.000-400.000	380.000
17 M 2 puertas	1959	360.000-390.000	
17 M 4 puertas	1959	390.000-410.000	380.000
17 M 2 puertas	1960	420.000-450.000	410.000
17 M 4 puertas	1960	440.000-460.000	
17 M Rural	1960	460.000	
17 M 2 puertas	1961	480.000-500.000	470.000
17 M 4 puertas	1961	520.000-540.000	430.000
17 M Rural	1961	540.000	
17 M 2 puertas	1962	560.000-590.000	550.000
17 M 4 puertas	1962	570.000-600.000	
VALIANT			
	1962	630.000-670.000	650.000
	1963	670.000-690.000	670.000
VAUXHALL			
4 puertas	1947	110.000-120.000	
Velox 6 4 puertas	1950	150.000-180.000	
Velox 6 4 puertas	1951	160.000-190.000	
Cresta 4 4 puertas	1956	190.000-210.000	220.000
Velox 6 4 puertas	1958	290.000-310.000	
Cresta 4 4 puertas	1958	300.000-320.000	300.000
VOLKSWAGEN			
Export	1951	220.000-240.000	220.000
Export	1953	230.000-260.000	
Export	1956	260.000-290.000	270.000
Export	1957	310.000-350.000	340.000
Export	1958	360.000-390.000	
Kombi	1958	350.000-370.000	380.000
Export	1959	350.000-390.000	
Export	1960	380.000-410.000	400.000
Export	1961	430.000-460.000	
Export	1962	460.000-490.000	480.000
1500	1962	570.000-620.000	
VOLVO			
4 puertas	1956	240.000	
4 puertas	1959	400.000	
WILLYS			
4 puertas	1940	90.000	80.000
4 puertas	1947	100.000-120.000	
Aerolark 4 puertas	1951	160.000-180.000	
WOLSELEY			
4 puertas	1947	110.000-120.000	
1500 4 puertas	1960	300.000-320.000	

precios de los camiones usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO CARACTERIST.	COTIZACIONES	VENTA REALIZ.
ARGENTA			
	1961 pick-up	310.000-330.000	360.000
	1962 pick-up	360.000-380.000	
	1963 pick-up	410.000	
AUTOAR			
	1956 pick-up	140.000-160.000	
	1957 pick-up	170.000-190.000	
	1958 pick-up	180.000	
	1960 furgón no integ.	240.000	
BEDFORD			
6 ton. diesel	1960 con baranda	450.000	
6 ton. diesel	1960 volcador	440.000-460.000	
6 ton. diesel	1961 furgón integral	550.000	
BAQUEANO			
1000	1958 pick-up	160.000-180.000	
1000	1959 pick-up	200.000-220.000	190.000
1000	1960 pick-up	210.000-230.000	
1000	1961 pick-up	230.000-260.000	
500	1962 pick-up	310.000-330.000	
1000	1962 pick-up	300.000-320.000	
BORGWARD			
B-611	1960 pick-up	250.000-270.000	
B-611	1960 furgón no integ.	260.000	
B-611	1961 con baranda	250.000	
B-611	1962 con baranda	340.000-370.000	
B-611	1962 furgón integral	410.000	
CHEVROLET			
1 ton.	1940 con baranda	120.000	
600kg	1946 pick-up	160.000	
1 ton.	1946 con baranda	180.000	
440	1957 furgón integral	330.000	
6500	1957 con baranda	360.000-390.000	
6500	1957 volcador	400.000	
"10" 700 kg.	1960 pick-up	350.000-370.000	
"10" 700 kg.	1960 furgón no integ.	360.000	
"10" 700 kg.	1961 pick-up	420.000-430.000	
"10" 700 kg.	1962 pick-up	470.000-500.000	
DE SOTO			
1 ton.	1946 con baranda	140.000	
D-500	1957 con baranda	240.000-270.000	
D-500	1957 volcador	310.000	340.000
D-100	1960 pick-up	330.000-350.000	
D-100	1960 furgón no integr	360.000	
D-400	1960 con baranda	450.000	
D-100	1961 pick-up	390.000	
D-400	1961 volcador	540.000-560.000	
D-100	1962 pick-up	460.000-500.000	

https://argentoteca.blogspot.com

Misión cumplida... en todos los campos

Un hombre ha terminado de leer, satisfecho. Un diario ha cumplido su misión. Ese hombre vive en cualquier lugar del país, y tiene mucho que ver con el campo. Día a día, más hombres como él prefieren Clarín porque les satisface mejor en todos los campos. Por eso la circulación de Clarín aumenta constantemente en el interior del país, y un número cada vez mayor de avisadores conectados con el campo, confía en su fuerza vendedora.

PARA EL CAMPO

Clarín

ATRAE MAS PORQUE TRAE MAS

Producción CLARIN - A.G.E.A. S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los camiones usados

DODGE			
D-100	1961 pick-up	380.000-410.000	
D-400	1961 furgón integral	580.000	
D-100	1962 pick-up	450.000-500.000	490.000
FARGO			
D-100	1961 pick-up	380.000-410.000	
D-400	1962 volcador	610.000	
FIAT			
1100	1946 furgón integral	95.000	
12 ton. diesel	1957 tractor	530.000	
12 ton. diesel	1957 con bar. rutera	560.000	
12 ton. diesel	1961 con bar. rutera	830.000	850.000
FORD			
F-600	1961 volcador	570.000	
F-100	1962 pick-up	480.000-520.000	500.000
F-100	1962 furgón no integ.	490.000	
F-350	1962 pick-up	530.000-550.000	
F-600	1962 con baranda	600.000-620.000	
G.M.C.			
6 ton.	1957 volcador	450.000	
6 ton.	1957 con baranda	300.000	
INSTITEC			
	1955 pick-up	50.000-60.000	
	1955 furgón no integ.	60.000	
INTERNACIONAL			
6 ton.	1957 furgón no integ.	310.000	
6 ton.	1957 volcador	330.000	
JEEP			
Ika	1960 pick-up	170.000-190.000	
Ika	1960 carrozado	190.000	
Ika	1961 pick-up	200.000-230.000	
Ika	1962 pick-up	250.000-260.000	
MACK			
14 ton.	1956 con baranda rut.	490.000	
14 ton.	1956 tractor	470.000	

MARG. DEUTZ		
Saturn	1956 con baranda	230.000-250.000
Saturn	1956 volcador	240.000
MERCEDES BENZ		
170	1951 pick-up	170.000-190.000
170	1953 pick-up	180.000-200.000
3500	1953 con baranda rut.	360.000-400.000
3500	1953 furgón no integ.	390.000
3500	1953 volcador	430.000
170	1955 pick-up	220.000-250.00
L-312	1961 con baranda met.	790.000
L-312	1961 caja metálica	800.000
MORRIS		
Scamell	1957 con baranda	230.000
Scamell	1957 furgón no integ.	240.000
Scamell	1957 volcador	250.000
STUDEBAKER		
6 ton.	1946 volcador	150.000
	1960 pick-up	340.000
	1960 furgón no integ.	350.000
Champ	1961 pick-up	390.000-400.000
	1962 pick-up	440.000
UTILITARIO		
Ika	1960 furgón integral	260.000-280.000
Ika	1961 furgón integral	270.000-290.000
Ika	1962 furgon integral	320.000-350.000
VOLVO		
Viking	1946 con baranda	140.000-160.000
Viking	1946 volcador	140.000
Viking	1947 volcador	150.000
RASTROJERO		
	1959 furgón no integ.	210.000
	1959 pick-up	190.000
	1960 pick-up	220.000
	1961 pick-up	230.000-250.000
	1962 pick-up	270.000-300.000
REO		
	1946 con baranda	130.000

https://argentoteca.blogspot.com

SECRETEANDO

AUTOS A HELICE. Hace poco publicamos en PARABRISAS una nota evocativa, uno de cuyos recuerdos era el de un avión a hélice que construyeron dos cordobeses en Buenos Aires y que anduvo bastante tiempo por nuestras calles. Hemos recibido, de un señor de apellido francés radicado en San Salvador de Jujuy, la siguiente interesante carta: "Soy lector de PARABRISAS donde vi en un número anterior un auto con propulsión a hélice, que fue por supuesto una novedad. Creo oportuno adjuntar una foto (lamentablemente no apta para reproducción - N. de la R.) de un auto de fabricación francesa traído por mi padre en el año 1923 al Ingenio La Esperanza, en San Pedro de Jujuy. A América del Sur llegaron tres de estos aparatos, uno a San Pablo, otro a la Confitería Los Dos Chinos, del Sr. P. Robertie, de Buenos Aires, y el tercero fue el que trajo mi padre.

"La confitería lo trajo con el fin de hacer propaganda para su establecimiento, pero resulta que en la Avenida de Mayo levantaba polvareda y papeles hasta los cuatro pisos, y, por supuesto, la Municipalidad prohibió su circulación.

"Mi padre hizo dos viajes de San Pedro de Jujuy a San Salvador (Capital) de Jujuy, y fuimos tres personas . Subimos las pendientes con bastante facilidad. En aquellos tiempos, los dueños de fincas no mantenían limpias sus acequias, con el resultado de que el agua corría por el camino, formando, de trecho en trecho, zonas fangosas, donde se empantanaban hasta los Ford T. En cambio, nosotros no teníamos dificultad; llegábamos despacio al fangal, y luego acelerábamos con fuerza, pasábamos sin problemas así. Las ruedas delanteras casi ni mordían, en cambió sí lo hacían las traseras que eran directrices (!). La hélice era de 4 palas, y los caños perforados que servían de canasta protectora de la misma, hacían también las veces de caño de escape.

"En el centro de la punta de eje de la hélice había una polea; sobre ella corría una correa de cuero de unos dos metros de largo, que, al tirarla fuertemente, servía de arranque para el motor (que era de 4 CV por norma impositiva, es decir, como incorrectamente se dice, "cuatro caballos europeos").

"Al encontrarse con un coche que venía en sentido opuesto, había que detenerse para dejarlo pasar, lo mismo con carruajes. Con 'Hélica' mi padre andaba por los cañaverales y sobre los durmientes... finalmente el coche se vendió en Tucumán, porque reportaba más inconvenientes que beneficios.

"Un inglés, ex aviador de la primera guerra mundial, se deleitaba en conducir este coche... Julián Revoux."

Agradecemos muchísimo al señor Revoux su interesantísima carta. Lamentamos solamente que la fotografía no se preste a la reproducción. El coche tiene la forma de una gota de agua, y adelante corre la hélice en una canasta, tal como describe el señor Revoux.

HOYO 19. Una de las anécdotas no contadas del Gran Premio de Turismo de Carretera. Federico Kirbus, de "El Gráfico", llegó a La Falda, donde todo el pueblo tiró la casa por la ventana en atención a periodistas, corredores, oficiales deportivos, etc. Habla maravillas de La Falda; no cobraban alojamientos, ni cobraban mercaderías vendidas en los comercios en algunos casos, y mil atenciones más. Pero lo que realmente suscitó este párrafo fue que a Kirbus lo llamaran al hotel, a hora temprana de la mañana. Era un médico, vinculado con el Golf Club local, quien dijo: "Vea, no lo llamé antes porque recién terminé de operar. Pero sabiendo que a ustedes les gusta mucho el golf, hemos preparado la chancha para que juegen..." Kirbus. que no practica el deporte de los palitos, se quedó extrañado, después se acordó de la nota nuestra del Gran Premio Internacional de Turismo. "¡Pero, no, señor! Eso salió en PARABRISAS..."

De todos modos, el agradecimiento nuestro por el gesto. Otra vez será...

AUTOS Y FALDAS. La reciente adquisición de un Bentley clásico nos mueve a pensar que en la historia de todo Bentley, y también Hispano-Suiza, siempre hay una mujer llamada Magda, generalmente de origen rumano, que vivió muchos años en París y en algún momento tuvo una relación amorosa con un agregado de la embajada de Austria, ante la Quai D'Orsay. En el caso de los Rolls-Royce la mujer se llama Jane o Pat, el padre tiene campos en Inglaterra o tal vez en Âfrica del Sur, juega al golf y al tenis, y además, es excelente cazadora. Los Delahaye y Delage tiene en su historial una argentina (eventualmente uruguaya) llamada María del Carmen, cuyo padre posee una estancia en la Patagonia y que se pasa la temporada en Cannes. Los Alfa-Romeo o Isotta-Fraschini pueden tener o bien un *cocotte* francesa, cuyo nombre probablemente sea Fifine, o bien una condesa italiana, que responde al cariñoso apodo de Tina. Las Bugatti tienen una princesa en el exilio, pudiendo ser de cualquier nacionalidad, pero tiene que ser, indefectiblemente, en el exilio.

Aclaro que, la Magda, que pudo haber tenido mi Bentley, yo no la conocí nunca...

ISABELINAS. El señor Raúl Pirotte, de Capital Federal, tiene un Borgward Isabella y escribió a los fabricarán ese auto en Méjico, Impulsora Mexicana Automotriz S. A., San Juan de Letran 13, Piso 13, México, D. F. Contestaron que esperan empezar producción a fines del 64 con el Borgward 230 (6 cilindros, 2,3 litros) y después el Isabella. La fábrica está ubicada en Monterrey, N. L. Firma la carta el Sr. E. Strauss.

De modo que es previsible que dentro de poco tiempo renazca la tranquilidad entre los borgwardistas argentinos en lo referente al espinoso asunto repuestos de la marca.

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 6548

Registro de la propiedad Intelectual Nº 767.970.

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

Todo el mundo habla del Rambler

LA NUEVA LINEA DE LA CALIDAD

Todas las conversaciones conducen al Nuevo Rambler. El Nuevo Cross Country, por ejemplo, se ha ganado la admiración de cuantos lo conocen. Por la sobria elegancia de su línea, cuya distinción adquiere mayor realce con los nuevos vidrios curvos; por su novedoso diseño interior, que lo hace aún más amplio, más cómodo y más suntuoso; por su mayor distancia entre ejes, su nuevo compartimiento adicional... y por muchos otros detalles mecánicos, de belleza y confort, todos coinciden en reconocer que el Nuevo Cross Country es La Nueva Línea de la Calidad. Solicite una demostración de manejo.

RAMBLER CROSS COUNTRY

PRODUCTO DE CALIDAD INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Y siempre con las inmejorables condiciones de financiación del PLANIKA

https://argentoteca.blogspot.com